

Univerzita Karlova

Přírodovědecká fakulta

Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Biologie

Biologie se zaměřením na vzdělávání - Geografie se zaměřením na vzdělávání



Jana Fuková

**DOPADY LETECKÉHO PROVOZU NA LETIŠTI
VÁCLAVA HAVLA NA OKOLNÍ OBCE**

IMPACTS OF AIR TRAFFIC AT THE AIRPORT OF
VACLAV HAVEL TO THE SURROUNDING
MUNICIPALITIES

Bakalářská práce

Vedoucí práce: doc. RNDr. Zdeněk Čermák, CSc.

Praha 2020

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, 8. 6. 2020

Jana Fuková

Poděkování:

Ráda bych poděkovala vedoucímu své bakalářské práce doc. RNDr. Zdeňku Čermákovi, CSc. za veškerou podporu a cenné rady, které mi udílel při tvorbě této práce.

Dále děkuji všem respondentům, kteří se účastnili dotazníkového šetření pro praktickou část práce.

Abstrakt

Tato bakalářská práce se věnuje dopadům provozu letiště Václava Havla na okolní obce. Jedná se o téma velice aktuální, protože leteckou dopravu využívá stále více osob, a tím se zvyšuje i zátěž oblastí přiléhajících k letišti. Teoretická část práce je uvedena krátkým představením problematiky NIMBY, podává nejdůležitější informace o letišti Václava Havla a shrnuje negativní dopady jeho provozu na okolí. Dále předává poznatky o budoucím rozšíření letiště v podobě paralelní dráhy a vztahu veřejnosti k této plánované výstavbě. Následně je popisována spolupráce letiště s okolními obcemi a částmi Prahy. Praktická část byla zpracována na základě dat z dotazníkového šetření. Cílem bylo získat názor obyvatel okolí letiště, co považují za výhody a nevýhody bydlení v této oblasti, zda jsou dostatečně informovaní o spolupráci letiště s místem, ve kterém žijí, a nakonec jaký je jejich postoj k rozšíření letiště o novou vzletovou a přistávací dráhu.

Klíčová slova: letecká doprava, negativní dopady, hluk, obec, paralelní dráha

Abstract

This bachelor thesis focuses on impacts of Vaclav Havel Airport on the surrounding municipalities. It is a very up-to-date topic, because air transport is used by more and more people. That increases the burden on the areas adjacent to the airport. The theoretical part of this thesis starts with short introduction of NIMBY, it provides the most important informations about Vaclav Havel Airport and summarizes negative impacts on the surroundings. It also gives informations about future expansion of the airport in form of parallel runway and public attitude to this planned construction. Subsequently the cooperation of the airport with the surrounding municipalities and parts of Prague is described. The practical part was processed on the basis of data from the questionnaire survey. The aim was to get opinions from residents around the airport, what they consider as advantages and disadvantages of living in this area, whether they are informed about the airport cooperation with the place where they live and finally their attitude to the airport expansion with the new runway.

Key words: air transport, negative impacts, noise, municipality, parallel runway

Obsah

Seznam grafů, tabulek, obrázků a příloh.....	6
Seznam použitých zkratk.....	7
1 Úvod.....	8
2 NIMBY	9
2.1 Negativní dopady letišť	9
3 Letiště Václava Havla	11
3.1 Historie	12
3.2 Negativní vlivy provozu.....	13
3.2.1 Hluk	13
3.2.2 Znečištění životního prostředí	17
3.3 Budoucnost.....	18
3.3.1 Paralelní dráha	18
4 Oblasti zasažené provozem letiště	23
4.1 Spolupráce letiště s obcemi dotčenými jeho provozem	26
4.1.1 Obecní spolky a sdružení	26
4.1.2 Grantové programy	27
4.1.3 Informace pro okolní obce	29
5 Praktická část.....	30
5.1 Metodika	30
5.2 Charakteristika respondentů	32
5.3 Vyhodnocení dotazníku	34
6 Závěr	42
Seznam použité literatury.....	44
Přílohy	50

Seznam grafů, tabulek, obrázků a příloh

Seznam grafů

Graf 1: Indexy průměrných cen rodinných domů (ve srovnání s rokem 2010)	25
Graf 2: Věkové zastoupení respondentů	33
Graf 3: Odpovědi na otázku „Co je podle Vás hlavním negativním dopadem letiště?“	34
Graf 4: Odpovědi na otázku „Ovlivňuje blízkost letiště rozvoj Vaší obce?“	35
Graf 5: Odpovědi na otázku „Vnímáte zvýšenou míru hluku v letních měsících?“	36
Graf 6: Odpovědi na otázku „Ve které části dne Vás provoz letiště nejvíce obtěžuje?“	37
Graf 7: Odpovědi na otázku „Pokud by se zvýšila dosavadní míra hluku způsobená provozem letiště, byl by to pro Vás důvod k přestěhování?“	38
Graf 8: Odpovědi na otázku „Dozvěděli jste se nějakým způsobem o výstavbě paralelní dráhy? Pokud ano, souhlasíte s tímto rozšířením letiště?“	39
Graf 9: Odpovědi na otázku „Která z uvedených možností by pro Vás byla nejméně příznivá?“	41

Seznam tabulek

Tabulka 1: Stanice měřící hluk	15
Tabulka 2: Počet osob vystavených hluku z leteckého provozu v období 2007-2017	16
Tabulka 3: Vývoj obyvatel v obcích zasažených provozem letiště v letech 1869-2011	23
Tabulka 4: Nejvyšší průměrné ceny bytů v okresech v letech 2015-2017	25
Tabulka 5: Obce zapojené do sdružení Prague Airport Region	26
Tabulka 6: Informace o obcích vybraných pro dotazníkové šetření	32

Seznam obrázků

Obrázek 1: Intenzita hluku v okolí letiště Václava Havla v roce 2017	13
Obrázek 2: Ochranné hlukové pásmo letiště a stanice měřící hladiny hluku	14
Obrázek 3: Vzletové a přistávací dráhy letiště Václava Havla	18
Obrázek 4: Současné OHP a rozšíření OHP po výstavbě paralelní dráhy	20
Obrázek 5: Průměrné kupní ceny rodinných domů v okresech Středočeského kraje v letech 2015-2017	24
Obrázek 6: Poloha vybraných obcí vůči vzletovým a přistávacím drahám	33

Seznam příloh

Příloha 1: Dotazník

Seznam použitých zkratk

AV ČR	Akademie věd České republiky
ČZU	Česká zemědělská univerzita
HYENA	studie Hypertension and Exposure to Noise Near Airports
L_{dvn}	hlukový indikátor pro celkové obtěžování hlukem
LKPR	Letiště Václava Havla Praha
MP01-MP14	měřicí stanice
NIMBY	Not In My Backyard
OHP	ochranné hlukové pásmo
NERWY	občanská iniciativa Ne letecký hluk na severu Prahy
PAR	sdružení Prague Airport Region
RWY	vzletová a přistávací dráha
SHM	Strategické hlukové mapování
WHO	Světová zdravotnická organizace
ZÚR	Zásady územního rozvoje

1 Úvod

Poptávka po letecké dopravě se neustále zvyšuje. V Česku je tento trend patrný od 90. let, v roce 1995 byly na letišti Václava Havla odbaveny 3 miliony cestujících, o deset let později se jednalo už o 10 milionů. Roku 2019 se počet odbavených lidí zvýšil dokonce na 17,8 milionů a předpokládá se, že v letošním roce bude počet cestujících ještě výraznější. Obrovský zájem o tento druh dopravy však způsobuje nárůst negativních dopadů na blízké okolí letiště, tedy především na okrajové části Prahy a obce v okresech Praha-západ a Kladno. Protože sama žiji ve zmíněné oblasti, zvolila jsem jako hlavní téma této práce právě dopady letecké dopravy a provozu letiště Václava Havla na okolní obce.

O této problematice byla napsána řada publikací, jedna z nejznámějších je tzv. HYENA Study (Hypertension and Exposure to Noise Near Airports), která byla zpracována v roce 2008. Negativním dopadům z provozu letiště se částečně věnuje také diplomová práce Pavla Jovanoviče z roku 2011 s názvem „Ekonomické a environmentální dopady letiště Praha-Ruzyně a jejich vnímání aktéry lokálního a regionálního rozvoje“. Na rozdíl od této studie, já se ve své bakalářské práci zaměřím na vnímání těchto nepříznivých jevů samotnými obyvateli okolí letiště Václava Havla.

Práce se skládá ze šesti kapitol. Po této úvodní kapitole následuje teoretická část, která zahrnuje kapitoly 2-4. První z nich poskytuje základní informace o problematice NIMBY. Ve třetí kapitole se věnuji letišti Václava Havla, kde krátce shrnu jeho historii a předám obecnou charakteristiku. Následně přejdu k negativním vlivům provozu letiště, jejichž popis je zásadní pro tuto práci, stejně tak jako diskuze o plánované výstavbě paralelní dráhy. Zde je důležité rozebrat, jak toto rozšíření vnímá samotné letiště a jak ostatní subjekty, na které bude mít nová dráha vliv. Následující kapitola podává informace o obcích dotčených provozem letiště, napřed charakterizují geografickou polohu těchto obcí, následně budu popisovat spolupráci letiště s obcemi a obecními spolky. Kapitola 5 je věnována metodice praktické části této práce a analýze výsledků provedeného dotazníkového šetření.

Cílem práce bude zjistit, jak místní obyvatelstvo vnímá přítomnost letiště a jeho provoz. Pro začátek jsem si položila několik výzkumných otázek: „Které negativní jevy spojené s provozem letiště nejvíce obtěžují obyvatele přilehlých oblastí?“, „Existuje spolupráce mezi letištěm a okolními obcemi a jsou o ní obyvatelé těchto obcí dostatečně informováni?“ a „Jaký názor mají tamní obyvatelé na plánované rozšíření letiště o paralelní dráhu?“. Odpovědi na tyto otázky se pokusím získat prostřednictvím dotazníkového šetření.

2 NIMBY

Termínem Not In My Backyard, častěji uváděným pod zkratkou NIMBY, se označuje negativní postoj obyvatel vůči vybudování určitého objektu v místě jejich bydliště (Kinder 2016). Tito lidé uznávají, že dané výstavby jsou pro sídlo, ve kterém žijí, potřebné, nechtějí však, aby se nacházely právě v blízkosti jejich domovů (Dear 1992). Místní obyvatelé se obávají toho, že přítomnost těchto zařízení by mohla zhoršit kvalitu jejich života a také mít negativní vliv na jejich majetek (Kinder 2016).

Poprvé se termín NIMBY objevil v 70. letech 20. století v USA jako reakce na rozsáhlou výstavbu jaderných elektráren (Kinder 2016). Jaderné elektrárny však nejsou jediným objektem, který by mohl negativně ovlivnit život obyvatel bydlících nedaleko. NIMBY efekt se uplatňuje i při budování dalších typů elektráren, nežádoucí pro rezidenty jsou také například čistírny odpadních vod, skládky, továrny a jiná zařízení průmyslové výroby, věznice, kafilerie, dálnice, železnice nebo letiště (Habrych 2016).

2.1 Negativní dopady letišť

Protesty místních obyvatel proti zřízení letiště v místě jejich bydliště či v jeho blízkém okolí mohou souviset s faktem, jaké negativní dopady by na ně mohly dolehnout po zahájení leteckého provozu. Letecká doprava i samotný provoz letiště znamená kromě znečištění ovzduší a dalších složek životního prostředí především hlukové zatížení, které může do značné míry omezovat běžný život tamních obyvatel a způsobovat jim různé zdravotní obtíže (MZČR 2015b).

Závažnost takových zdravotních problémů se odvíjí podle intenzity hluku a podle délky trvání pobytu v místě s výrazným hlukovým zatížením. Světová zdravotnická organizace (WHO) pokládá za rizikové, pokud obyvatelé žijí v oblasti zasažené hlukem nejméně 10-15 let. Jak popisuje Lehmanovo schéma účinků hluku, hladina hluku větší než 30 dB může mít vliv na nervovou soustavu a psychiku člověka a způsobit mu například stres, agresi, únavu nebo sklíčenost. Po delším působení hluku o velikosti 60-65 dB mohou následovat potíže s vegetativním systémem, při 90 dB by mohlo dojít k poškození sluchového aparátu a při dlouhodobém vystavení hluku s intenzitou vyšší než 120 dB nastává nebezpečí degenerace tkáňového a buněčného systému. Ohrožení tak jsou lidé, kteří žijí v blízkosti dálnice, železniční tratě nebo právě letiště (MZČR 2015b).

Výsledky studie HYENA, na které se podíleli autoři z řady evropských zemí, potvrzují, že lidem dlouhodobě vystaveným hluku z provozu letiště a letadel hrozí zdravotní problémy, jako jsou vysoký krevní tlak a další onemocnění kardiovaskulárního systému (Jarup a kol. 2008). Práce výzkumníků z Tchaj-wanu „Auditory Effects of Aircraft Noise on People Living Near an Airport“ publikovaná v roce 1997 poukazuje také na to, že následkem hluku může být i zhoršení sluchu obyvatel z okolí (Tsan-ju a kol. 1997).

Negativní účinky hluku však mohou pociťovat i lidé, kteří v dotčené oblasti nežijí oněch zmíněných 10-15 let. Větší hluková zátěž narušuje lidem spánek, což může negativně ovlivnit jejich výkonnost během dalšího dne. Kvůli nedostatku kvalitního spánku jsou pak lidé unavení, bez nálady a mohou pociťovat bolesti hlavy. WHO pokládá výrazné narušování spánku zapříčiněné hlukem z dopravního provozu za přímý vliv hluku na zdraví (MZČR 2015a).

3 Letiště Václava Havla

Letiště Václava Havla je nejvýznamnějším mezinárodním letištem České republiky. Zájem o využívání letecké dopravy stále roste, v roce 2019 se na tomto letišti odbavilo celkem 17 804 900 cestujících, což je zatím nejvíce v historii za celých 82 let existence letiště (Prague Convention Bureau 2020). Pro srovnání, v roce 1937, který byl prvním rokem provozu letiště, se jednalo jen asi o 13 000 lidí (Folprecht 2017). Rok 2019 byl rekordní také pro největší evropské letiště z hlediska přepravených osob, Heathrow. Počet odbavených cestujících na tomto letišti byl 80,9 milionů (Daily Mail Online 2020). Na druhém největším letišti v Evropě, letišti Charlese de Gaulla, které je zároveň největším francouzským letištem, bylo v uplynulém roce odbaveno zhruba 76,2 milionů lidí (Groupe ADP 2020).

Z pražského letiště je možné cestovat do 165 destinací a každý rok ještě přibývají další místa. V letošním roce se cestující budou moci letecky z Prahy nově vydat do Chicaga a Hanoje (Prague Convention Bureau 2020). Pokud srovnáme letiště Václava Havla s největšími letišti našich sousedních států, tak letiště ve Frankfurtu uskutečňuje lety do 314 destinací v 93 zemích (Flight Connections 2020b). Z vídeňského letiště je možné se přesunout do 226 míst v 66 státech (Flight Connections 2020a). Letiště Frédéricica Chopina ve Varšavě nabízí cestujícím transport do 142 lokalit z 54 zemí (Flight Connections 2020c). Na rozdíl od toho, z bratislavského letiště lze cestovat jen do 18 států a 42 měst (Flight Connections 2020d).

Letiště Václava Havla disponuje dvěma vzletovými a přistávacími dráhami. Hlavní je označena zkratkou RWY 06/24 a je využívána při většině leteckého provozu. Pokud je to nutné, je provoz přesunut na vedlejší dráhu s označením RWY 12/30. V budoucnu přibude k dráhovému systému ještě dráha RWY 06R/24L, která je podrobněji popsána v kapitole Budoucnost (Letiště Praha 2020d). Když se vrátíme zpět ke srovnání letiště Václava Havla se dvěma nejvýznamnějšími evropskými letišti zmíněnými v prvním odstavci této kapitoly, tak k letišti Heathrow patří také dvě vzletové a přistávací dráhy (Heathrow 2019). Naproti tomu francouzské letiště Charlese de Gaulla má celkem čtyři dráhy (Groupe ADP 2016).

3.1 Historie

Stavba letiště započala v červenci roku 1932 a trvala do března 1937, tedy necelých pět let. Zhruba měsíc po dokončení výstavby byl oficiálně zahájen provoz letiště, kdy zde přistála i první mezinárodní linka. Jeho rozšiřování pokračovalo i během 2. světové války, po jejím skončení v roce 1945 už letiště zahrnovalo čtyři dráhy. Následující roky docházelo k výrazné modernizaci, například prodloužení vzletových a přistávacích drah, přidání světelných zabezpečovacích zařízení důležitých pro noční provoz (Letiště Praha 2016).

Počátkem šedesátých let bylo rozhodnuto o vybudování dalšího terminálu, který měl pojmut ročně 2,3 milionu cestujících. Nový terminál se měl nacházet na sever od stávajícího, proto byl pojmenován „Sever“ (dnešní Terminál 1). Slavnostní otevření připadlo na červen 1968 (Letiště Praha 2016).

Během osmdesátých let byl radikálně omezen provoz vnitrostátních linek, především kvůli tomu, že byla vystavěna dálnice vedoucí z Prahy přes Brno až do Bratislavy. Další příčinou omezení letecké přepravy v rámci Československa byla snaha o úspory pohonných hmot. Na rozdíl od situace v letech osmdesátých bylo na začátku devadesátých let zřejmé, že o využívání letecké dopravy budou mít Češi stále větší zájem (v roce 1995 byly odbaveny tři miliony pasažérů). Z tohoto důvodu se začalo uvažovat o rozšíření letiště v podobě dalšího terminálu, byl uveden do provozu v roce 1997. V témže roce byl také otevřen terminál sloužící výhradně pro soukromé lety, Terminál 3, dříve známý pod názvem terminál Jih. Poslední z terminálů, současný Terminál 2, funguje od roku 2005, kdy pražským letištěm prošlo deset milionů cestujících (Letiště Praha 2016).

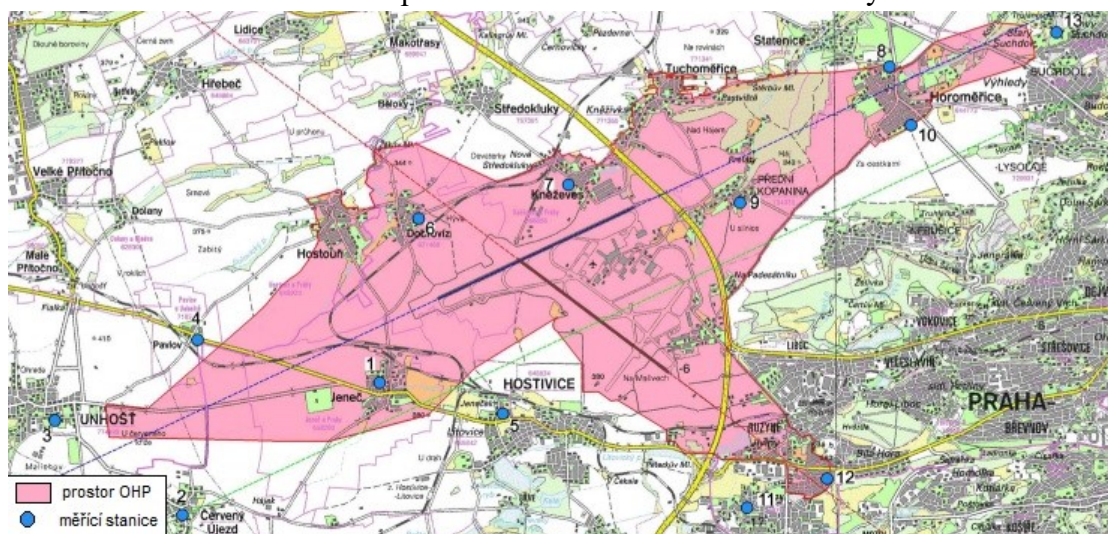
5. října roku 2012 bylo Letiště Praha přejmenováno na Letiště Václava Havla Praha (Letiště Praha 2016).

Společnost Letiště Praha a.s. řeší nepříznivé důsledky svého provozu podle hlukové strategie Mezinárodní organizace civilního letectví, jež vychází z návrhu vyváženého přístupu k regulaci hluku. Tento přístup zahrnuje 4 složky, jimiž jsou: územní plánování a řízení, se kterým souvisí vymezení ochranného hlukového pásma, protihluková provozní opatření, provozní omezení a omezení hluku u zdroje (Letiště Praha 2020a).

Ochranné hlukové pásmo

Na základě územního plánování bylo dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví zřízeno ochranné hlukové pásmo (OHP) (Letiště Praha 2020a). Pro území Prahy platí OHP od roku 1998, oblasti Středočeského kraje byly do této zóny zahrnuty v roce 2004 podle územního rozhodnutí stavebních úřadů (Městská část Praha-Suchbát 2018). Pásmo obsahuje oblasti v blízkosti leteckého provozu na letišti Praha/Ruzyně (LKPR), ve kterých hrozí dlouhodobé překračování hygienických limitů hluku vyvolané provozem letiště. Hodnota denního limitu hluku (v době od 6:00 do 22:00) je 60 dB, pro noční období byla zvolena maximální hranice hluku 50 dB. V oblastech nezasahujících do OHP vůbec nesmí dojít k překročení těchto hodnot, v OHP je nutné, aby byly uvedené požadavky splněny minimálně uvnitř budov. Proto proběhla v obcích ležících v pásmu plošná výměna oken, aby byla zajištěna protihluková ochrana již postavených budov, a nedocházelo tak k překračování stanovených limitů hluku (Letiště Praha 2020a). Nové stavby v OHP musí být vybudovávány již s dostatečnou ochranou proti hluku (Krajská hygienická stanice 2009).

Obrázek 2: Ochranné hlukové pásmo letiště a stanice měřící hladiny hluku



Zdroj: Letiště Praha (2020a), vlastní úpravy

V rámci ochranného hlukového pásma a v jeho blízkosti existuje 14 stanic sledujících intenzitu hlukového zatížení. Měření probíhá dvakrát denně, jednou se získává denní hladina akustického tlaku a podruhé se zjišťují údaje v noci. Zmíněné stanice zaznamenávají společně s leteckým hlukem zároveň i hluk neletecký, který nijak nesouvisí s leteckým provozem ani s provozem letiště. Na oficiálních webových stránkách letiště jsou dostupné výsledky měření pro každý den od března 2011 až po současnost (Letiště Praha 2020a).

Tabulka 1: Stanice měřící hluk

název stanice	lokalita	okres/správní obvod
MP01	Jeneč	Praha-západ
MP02	Červený Újezd	Praha-západ
MP03	Unhošť	Kladno
MP04	Pavlov	Kladno
MP05	Hostivice	Praha-západ
MP06	Dobrovíz	Praha-západ
MP07	Kněževes	Praha-západ
MP08	Horoměřice-střed	Praha-západ
MP09	Praha - Přední Kopanina	Praha 6
MP10	Horoměřice	Praha-západ
MP11	Roztoky	Praha-západ
MP12	Praha - Řepy	Praha 17
MP13	Praha - Suchbát	Praha 6
MP14	Malé Kyšice	Kladno

Zdroj: Letiště Praha (2020a)

Hluk z provozu letiště je sledován také pomocí Strategického hlukového mapování (SHM), jehož uskutečňování je povinné pro členské státy Evropské unie. Kromě leteckého hluku se zjišťuje i hluk způsobený železniční a silniční dopravou. SHM probíhá od roku 2007 vždy po pěti letech, takže zatím bylo provedeno třikrát (MZČR 2015c). Potvrzuje, že nejvíce osob je denně exponováno hluku z provozu letiště o intenzitě 55-60 dB, v tomto případě tudíž nedochází k překročení mezní hodnoty, která je 60 dB. Na území OHP jsou

ale naměřené hladiny hluku vyšší. Připomeňme si nyní kapitolu 2.1, ve které uvádím, že pokud je někdo vystavený nejméně 10-15 let hluku silnému 60 a více dB, může být ohrožen jeho vegetativní systém. V roce 2017 bylo obtěžováno hlukem nad 60 dB téměř 2400 osob, z toho přes 30 lidí ovlivňuje hluk v rozpětí 65-70 dB. V oblastech v těsné blízkosti areálu letiště hluk přesahuje 75 dB, tam však naštěstí nikdo nežije (MZČR 2018).

Tabulka 2: Počet osob vystavených hluku z leteckého provozu v období 2007-2017

L_{dvn} (dB)	počet osob		
	2007	2012	2017
55 - 60	3900	6500	8098
60 - 65	1600	2500	2375
65 - 70	0	600	34

Zdroj: MZČR (2015d, 2015e, 2018)

Poznámka: silná černá čára odděluje mezní hodnoty hluku od nadlimitních

Další opatření

Jak bylo napsáno na začátku kapitoly 3, letiště Václava Havla má dvě vzletové a přistávací dráhy. K letecké dopravě slouží převážně dráha hlavní, RWY 06/24, která svým provozem postihuje obce v okolí Prahy. Vedlejší dráha RWY 12/30 je využívána pouze za zvláštních okolností, protože použití této dráhy znamená, že letadla se budou pohybovat nad Prahou, jejíž území je pochopitelně více osídlené oproti okolním obcím, a negativní dopady provozu by tak zasáhly větší množství lidí, než jak je tomu při využívání hlavní dráhy (Letiště Praha 2020a).

V souvislosti s negativními dopady letecké dopravy z hlediska hlukového zatížení svého okolí byla zavedena také poplatková politika LKPR. Pro letecké společnosti to znamená, že při překročení hlukového limitu při leteckém provozu budou muset platit poplatky. Stejně tak společnostem hrozí i pokuty za nerespektování nařízení pro provoz v noci (Letiště Praha 2020a). Jako další prostředek motivace leteckých dopravců k využívání tišších letadel slouží soutěž o nejtiššího dopravce, kterou vyhlašuje letiště Václava Havla od roku 2006. Tato událost probíhá každý rok v letních měsících, protože v tomto období je největší letecký provoz, a má motivovat letecké společnosti k pozitivnějšímu přístupu vůči životnímu prostředí. Mimo hladiny hluku při přiletu a odletu

letadla se v soutěži posuzuje také dodržování leteckých tratí a obsazenost letadla. V roce 2019 získala titul nejtišší dopravce společnost British Airways, která zvítězila i v předcházejícím ročníku soutěže (Pražský patriot 2019). Rok 2017 znamenal už třetí výhru pro nízkonákladovou leteckou společnost Easy Jet. Třikrát byla oceněna rovněž i nizozemská společnost KLM Royal Dutch Airlines (Flying Revue 2018).

3.2.2 Znečištění životního prostředí

Mimo hlukové zatížení by mohlo hrozit blízkému okolí letiště také znečištění ovzduší, vod nebo půd. Letiště proto pravidelně provádí monitoring jednotlivých složek krajiny. Kvalita podzemních vod v této oblasti se zkoumá dvakrát až čtyřikrát za rok. Stejně tak se prověřuje i stav povrchových vodních toků nacházejících se v blízkosti letiště. Dalším zkoumaným jevem je kvalita ovzduší včetně emisí z letecké dopravy a provozu letiště. Podle provedených měření stavu ovzduší zatím nebyly stanovené hodnoty znečištění překročeny, stejně tak jako se neprokázalo znehodnocení půdního pokryvu v důsledku provozu v areálu letiště a přilehlých oblastech (Letiště Praha 2020b).

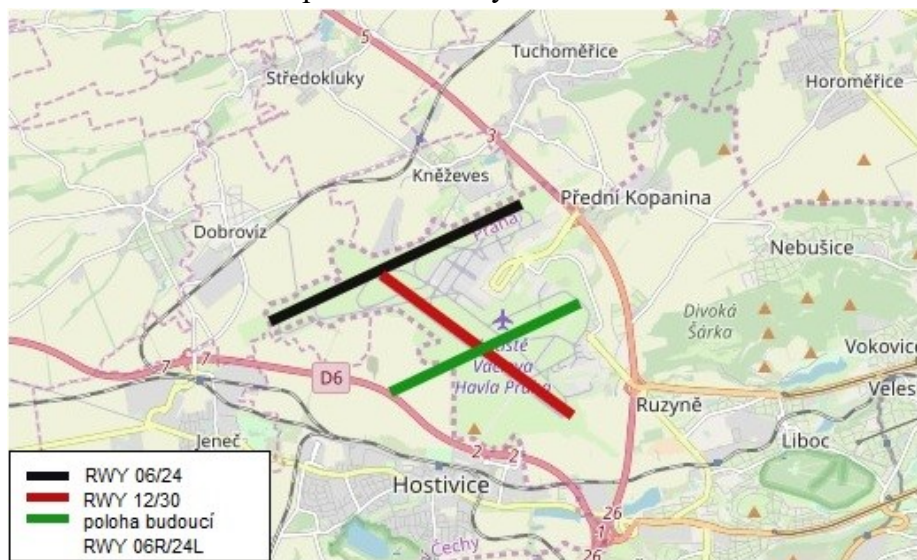
3.3 Budoucnost

3.3.1 Paralelní dráha

U řady významných evropských letišť nalezneme paralelní uspořádání vzletových a přistávacích drah. Jak bylo zmíněno v úvodu třetí kapitoly, letiště Charlese de Gaulla má čtyři dráhy a jedná se vlastně o dva páry drah vedoucích souběžně. V každém z těchto párů slouží jedna dráha k vzletu a další k přistávání. Tento systém tak snižuje hlukové zatížení oblastí nacházejících se v okolí letiště (Groupe ADP 2016).

Vzhledem k tomu, že poptávka po letecké dopravě v Česku se neustále zvyšuje, je nevyhnutelné rozšíření letiště Václava Havla také z hlediska dráhového systému, podobně jako je tomu u letiště Charlese de Gaulla. O budoucím přidání paralelní dráhy do dráhového systému se přemýšlelo už v 60. letech, kdy probíhala výstavba hlavní dráhy RWY 06/24. Nová dráha, která bude sloužit převážně k přistávání letadel, ponese označení 06R/24L a bude umístěna v paralelním směru k hlavní dráze, jak je znázorněno na Obrázku 3. Rozšíření letiště o tuto dráhu by mělo vyhovět stále rostoucímu zájmu cestujících o leteckou dopravu. Po jejím zprovoznění se bude moci během jednoho roku odbavit na letišti až 21 milionů lidí. Fungování paralelní dráhy rovněž znamená ukončení provozu na vedlejší dráze RWY 12/30, který přináší hlukové zatížení nedalekým obcím a částem Prahy. Kromě toho po vybudování dráhy letiště plánuje ukončení nočního provozu (od 0:00 do 5:30), aby v této části dne obyvatelé přilehlých oblastí nebyli obtěžováni hlukem a dalšími nepříznivými jevy (Janoušková a kol. 2019b).

Obrázek 3: Vzletové a přistávací dráhy letiště Václava Havla



Zdroj: Open Street Map (2020), vlastní úpravy

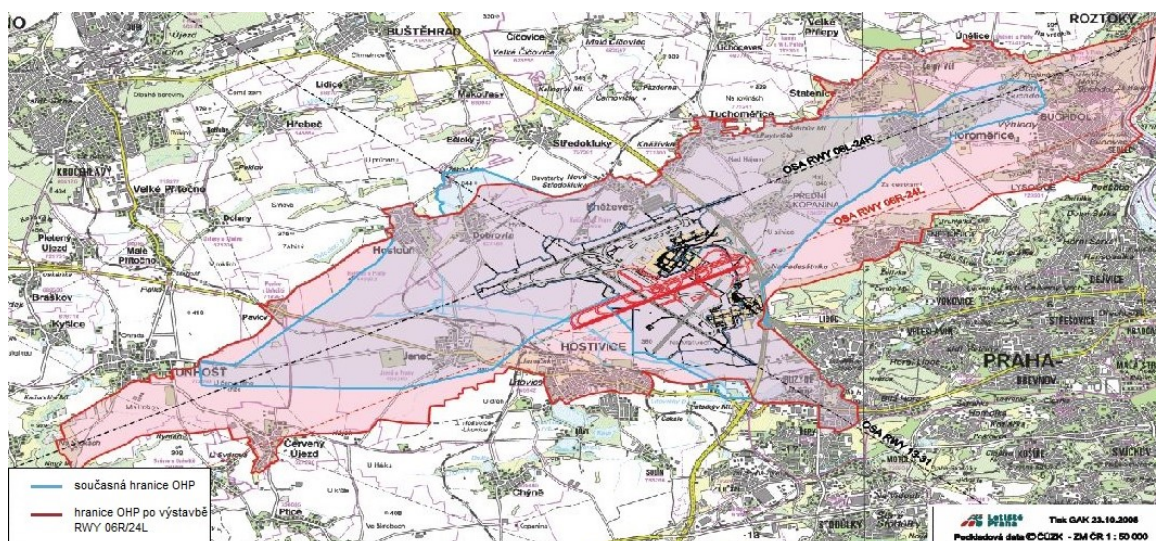
Provoz na dvou drahách vedoucích stejným směrem by měl být podle vedení letiště také ohleduplnější k životnímu prostředí, než jak je tomu u současného uspořádání drah. Mimo to stavba a provoz paralelní dráhy poskytne další pracovní příležitosti pro obyvatele Prahy a Středočeského kraje. Předpokládá se, že stavba dráhy započne v roce 2025 po získání stavebního povolení a dokončena bude roku 2028 (Janoušková a kol. 2019b).

Ačkoli by podle vedení letiště měla výstavba nové dráhy přinést nejen samotnému letišti, ale také okolním obcím a částem Prahy samá pozitiva, ne všichni se s tímto názorem ztotožňují. V roce 2004 občanské sdružení „Pro Nebušice“ začalo protestovat proti výstavbě paralelní dráhy (Občanské sdružení Pro Nebušice 2006). O rok později zveřejnilo svůj negativní postoj vůči paralelní dráze také zastupitelstvo města Hostivice (Město Hostivice 2005). V následujícím roce vznikla podpisová listina, pomocí níž vyjadřovali svůj nesouhlas s paralelní dráhou i další obyvatelé dotčených lokalit, nejvíce zastoupení byli lidé žijící v městských částech pod správou Prahy 6, mimo Nebušic také Přední Kopanina, Suchdol, Lysolaje a Hanspaulka. Svůj nesouhlas připojili zároveň i obyvatelé Ďáblic nebo Bohnic, a také obce Jeneč (NE paralelní dráze 2007).

Občané z těchto oblastí se obávají zvýšení hluku z letecké dopravy a provozu letiště a znečištění ovzduší v místech jejich bydliště, protože paralelní dráha bude k Praze o 1,5 km blíže než hlavní dráha RWY 06/24, tudíž budou dopady provozu této dráhy ještě výraznější. Podle autorů petice by negativními vlivy letiště byly ohroženy i významné přírodní lokality v Praze, jako je Šárecké údolí nebo přírodní park Drahaň-Troja. Následkům by byla vystavena rovněž zvířata v zoologické zahradě. Kromě toho by obyvatelům zmíněných oblastí vadila i větší intenzita silniční dopravy, která by byla spjatá s rozšířením letiště (NE paralelní dráze 2007).

Petici bylo možné stáhnout, vytisknout a rozšířit mezi občany, kteří by chtěli vyjádřit svůj postoj vůči paralelní dráze, ale také se mohla podepsat elektronicky. Na webových stránkách, na kterých je petice dostupná, bohužel není údaj o tom, kolik lidí k ní připojilo svůj podpis ani dokdy bylo možné ji podepsat. V současnosti odkaz na elektronický podpis této listiny již nefunguje (NE paralelní dráze 2007).

Obrázek 4: Současné OHP a rozšíření OHP po výstavbě paralelní dráhy



Zdroj: Městská část Praha-Suchdol (2017), vlastní úpravy

Existence paralelní dráhy by zároveň znamenala úpravu ochranného hlukového pásma. Zahrnovalo by tak více oblastí, ve kterých by byly naměřovány nadlimitní hodnoty hluku. Rozšíření OHP na území okrajových částí Prahy, jak jej můžeme vidět na Obrázku 4, by mohlo uškodit rozvoji těchto částí, protože by nastaly komplikace s výstavbou nových budov. Proto se v roce 2011 městská část Praha-Suchdol a několik občanů přilehlých městských částí společně s dalšími institucemi, jako byly ústavy AV ČR nebo ČZU, obrátila na Nejvyšší správní soud v Brně, aby návrh paralelní dráhy nebyl součástí Zásad územního rozvoje Prahy. Soud rozhodl ve prospěch navrhovatelů, protože některé položky ZÚR vyhodnotil jako nezákonné (Městská část Praha-Suchdol 2017, 2018).

V září 2014 však Zastupitelstvo hlavního města Prahy odsouhlasilo Aktualizaci Zásad územního rozvoje, čímž byl do územního plánu vrácen také návrh na rozšíření letiště o paralelní dráhu a nové vymezení ochranného hlukového pásma, který byl v minulosti zamítnut Nejvyšším správním soudem. Na toto usnesení reagovaly kromě Suchdola a ústavů AV ČR také městské části Dolní Chabry, Ďáblice, Lysolaje, Nebužice a Satalice a žádaly změnu návrhu prostřednictvím Městského soudu. Ten však nerozhodl v prospěch městských částí. Proto navrhovatelé podali kasační stížnost k Nejvyššímu soudu (Městská část Praha-Suchdol 2017). Tentokrát však soud nevyhráli a stížnost byla zamítnuta (Echo24.cz 2018).

Protesty proti výstavbě nové dráhy trvají dodnes. Nejinak tomu bylo i u dalších letišť v Evropě. Například obyvatelé Mnichova v roce 2012 rozhodli v referendu o tom, že se mnichovské letiště nerozroste o další vzletovou a přistávací dráhu. Roku 2019 bylo odsouhlaseno zrušení stavby nové dráhy v Barceloně na letišti El Prat (Masare 2020).

Nejaktuálnější je událost z konce února 2020, kdy byla ve Velké Británii zamítnuta žádost o vybudování třetí vzletové a přistávací dráhy na letišti Heathrow, protože její zřízení by bylo v rozporu s Pařížskou dohodou o změně klimatu, ke které se Velká Británie zavázala (Keating 2020). V tomto případě byla totiž vůbec poprvé výstavba nové dráhy zakázána z důvodu klimatické situace a ne kvůli zhoršení kvality života místních či hrozbě overturismu. Toto rozhodnutí britského soudu uvítali i odpůrci zřízení paralelní dráhy na pražském letišti z hnutí „Letiště Praha nebourat, nerozšiřovat“ a pokládají ho za vzor. Hlavní představitel spolku, Vít Masare ze Strany zelených, je téhož názoru jako autoři petice z roku 2006, tedy že rozšíření letiště v podobě paralelní dráhy by znamenalo větší hlukové zatížení okolních obcí. Mimo to poukazuje na skutečnost, že využívání paralelní dráhy by mělo za následek nadměrný cestovní ruch, protože počet cestujících na ruzyňském letišti během jednoho roku by dosáhl 30 milionů a také přispělo k negativním klimatickým změnám. K popsáním hrozbám, které by provoz paralelní dráhy mohl přinést, ještě Masare dodává, že zřízení této dráhy by bylo také velmi finančně nákladné, neboť se jedná o jednu z položek plánovaného rozvoje letiště, do kterého chce stát investovat celkem 55 miliard Kč, a zda by nebylo lepší tuto částku použít na něco přínosnějšího pro rozvoj našeho státu (Masare 2020).

Tuto kampaň podporují kromě částí Prahy, na které by měla paralelní dráha největší negativní dopad, také ostatní členové Zelených, Starostové a nezávislí a zástupci občanských hnutí pro Česko Fridays for future a Extinction Rebellion (Letiště Praha Nebourat, Nerozšiřovat 2020). Svůj nesouhlas s novou dráhou a podporu „Letiště Praha nebourat nerozšiřovat“ na svém facebookovém profilu vyjádřil rovněž David Smoljak, člen Senátu Parlamentu České republiky. Smoljak zveřejnil prostřednictvím této sociální sítě příspěvek, ve kterém uvádí, že provoz paralelní dráhy vyvolá zvýšení množství turistů mířících do Prahy, které je už v současné době velmi výrazné, a obyvatelé částí Prahy v blízkosti letiště by byli ještě více obtěžováni hlukem z letecké dopravy a provozu letišť, než jak je tomu nyní. Nakonec dodává, že používání dráhy by způsobilo nárůst emisí z letecké dopravy, což by velice uškodilo životnímu prostředí, a plán letiště na rozšíření dráhového systému přirovnává k lose-lose strategii (Smoljak 2020).

2. března 2020 byla proto zveřejněna online petice s názvem „55 miliard pro budoucnost nebo do luftu?“. Ke dni 21. 3. 2020 přidalo svůj podpis 463 lidí. Kromě podpisu petice mohou zájemci na stránce, na které je petice dostupná, hlasovat, do čeho by bylo lepší investovat částku 55 miliard než do rozšíření letiště. V nabídce je například vyřešit vysychání lesní krajiny, vybudovat pokrokovější síť železnic nebo pomoci 800 000 obyvatelům Česka, kteří se potýkají s exekucí. Případně je možné uvést vlastní návrhy (55 miliard pro budoucnost nebo do luftu?).

4 Oblasti zasažené provozem letiště

Lokality nejvíce dotčené provozem letiště a s ním spojenou leteckou dopravou jsou převážně obce z okresu Praha-západ, které se nachází v přímé blízkosti letiště, dále obce z okresu Praha-východ (např. Klecany), a několik obcí z okresu Kladno. Provozem letiště jsou zasaženy i některé části Prahy, jako jsou Přední Kopanina, Suchdol, Ruzyně a Nebušice, spadající pod správní obvod Praha 6, nebo například území Zličín a Řepy (Prague Airport Region 2020a).

Tabulka 3: Vývoj obyvatel v obcích zasažených provozem letiště v letech 1869-2011

		počet obyvatel				
název obce	okres	1869	1921	1950	1991	2011
Běloky	Kladno	187	245	174	134	188
Dobrovíz	Praha-západ	510	607	618	463	548
Horoměřice	Praha-západ	871	1269	1530	1645	3860
Hostivice	Praha-západ	1661	2802	4113	4021	8224
Hostouň	Kladno	1215	1243	1185	948	1049
Jeneč	Praha-západ	753	1166	1376	1049	1285
Klecany	Praha-východ	958	1332	1676	1924	3142
Kněžves	Praha-západ	430	508	682	550	595
Malé Kyšice	Kladno	127	238	291	241	413
Roztoky	Praha-západ	1148	2609	5272	5756	8140
Statenice	Praha-západ	533	618	527	524	1533
Středokluky	Praha-západ	709	720	754	869	1074
Tuchoměřice	Praha-západ	911	1091	1142	930	1459
Únětice	Praha-západ	394	489	440	423	706
celkem		10407	14937	19780	19477	32216

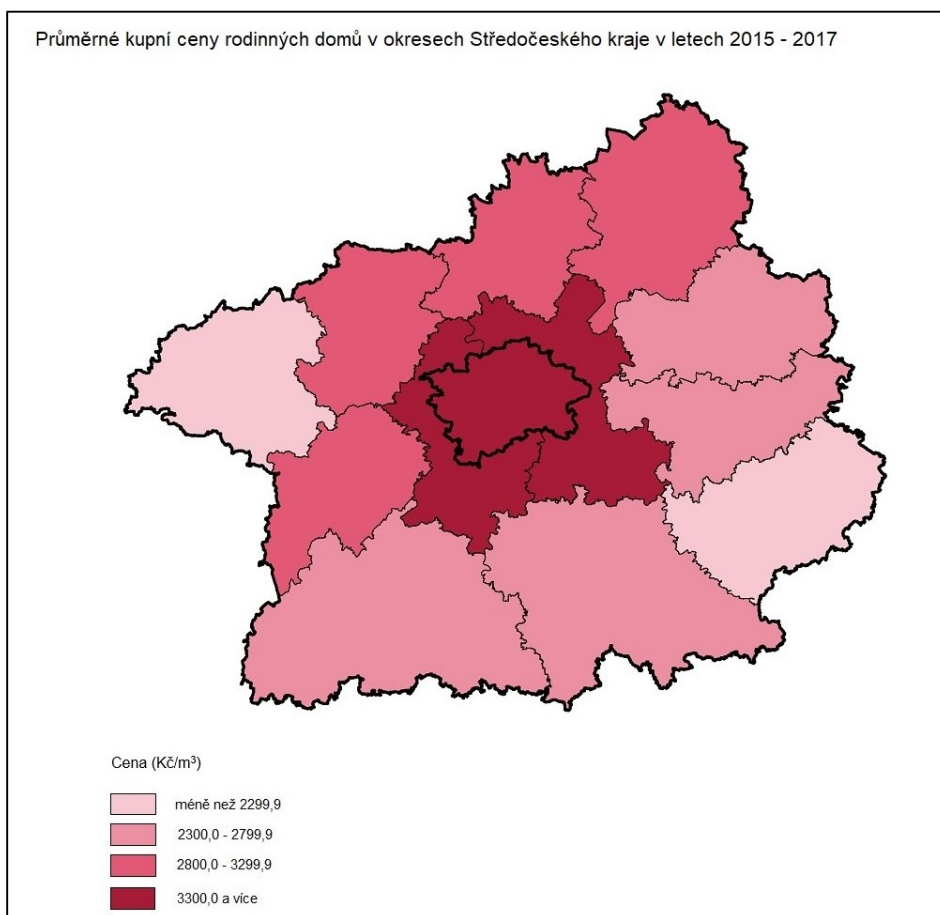
Zdroj: ČSÚ (2015)

Jak je možné sledovat z tabulky zaznamenávající vývoj obyvatel, u zmíněných obcí z okresu Praha-západ i v obci Klecany z okresu Praha-východ se počet obyvatel od sčítání lidu v roce 1869 významně zvýšil. U obcí Běloky, Hostouň a Malé Kyšice, náležících k okresu Kladno, nebyl přírůstek obyvatel příliš významný, ale v žádné z těchto obcí nedošlo

od roku 1991 ke snížení počtu obyvatel. Například u města Hostivice z okresu Praha-západ se počet osob, které tam žijí, od roku 1991 do roku 2011 zvýšil více než dvakrát. Stejně tak tomu bylo i v případě Horoměřic. Město Roztoky zaznamenalo v daném období taktéž výrazný nárůst obyvatel, téměř o 2400, a v obci Statenice přibylo od roku 1991 během dalších dvaceti let přes 1000 osob (ČSÚ 2015).

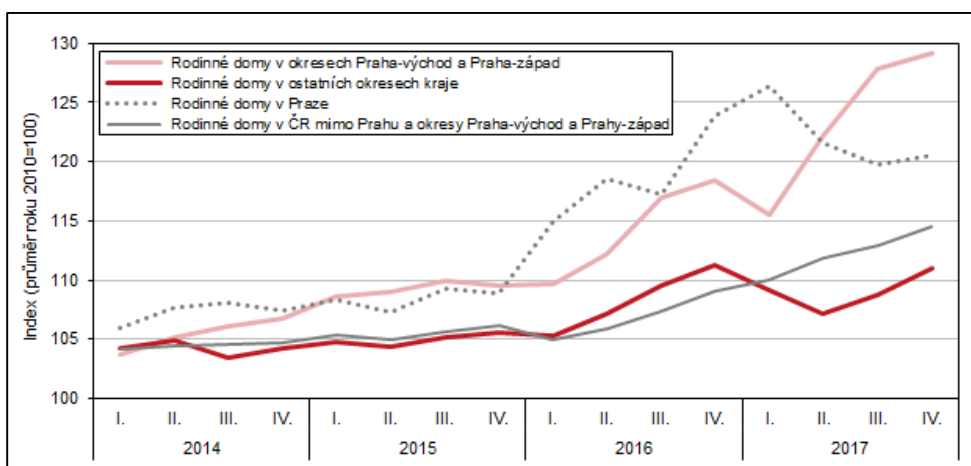
I přes negativní dopady, které přináší provoz letiště, jsou okresy Praha-západ a Praha-východ hustě osídleny, protože mají výhodnou polohu z hlediska blízkosti k hlavnímu městu. Skutečnost, že se jedná o suburbánní zónu Prahy, určuje také ceny pozemků a nemovitostí. Obrázek 5 ukazuje, že v obou okresech jsou totiž ceny podstatně vyšší, než jak je tomu v případě dalších okresů Středočeského kraje (ČSÚ 2018a).

Obrázek 5: Průměrné kupní ceny rodinných domů v okresech Středočeského kraje v letech 2015-2017



Zdroj: ČSÚ (2018a), vlastní úpravy

Graf 1: : Indexy průměrných cen rodinných domů (ve srovnání s rokem 2010)



Zdroj: ČSÚ (2018a)

I z grafu jsou patrné výrazné rozdíly mezi cenami rodinných domů v okresech tvořících zázemí Prahy a dalšími okresy Středočeského kraje. V období let 2015-2017 byla v okrese Praha-západ průměrná cena za 1 m³ rodinného domu 6124 Kč, což je nejvíce po cenách za domy v Praze. V okrese Praha-východ se částka za 1 m³ pohybovala okolo 6037 Kč. Jak vyplývá z grafu, v budoucnu se ceny ještě zvýší. Podobné je to s cenami bytů v těchto dvou okresech, které jsou, jak ukazuje Tabulka 4, nadprůměrné i oproti jiným okresům Česka. Vyšší hodnoty nalezneme už jen v Praze a Brně (ČSÚ 2018b).

Tabulka 4: Nejvyšší průměrné ceny bytů v okresech v letech 2015-2017

okres	částka (Kč/m ²)
Hlavní město Praha	53 602
Brno-město	37 090
Praha-západ	30 328
Praha-východ	28 372
Hradec Králové	27 947
Mladá Boleslav	26 639
Brno-venkov	25 919
Pardubice	25 578

Zdroj: ČSÚ (2018b)

4.1 Spolupráce letiště s obcemi dotčenými jeho provozem

4.1.1 Obecní spolky a sdružení

Nepříznivé vlivy letecké dopravy a provozu letiště mají i v jistém slova smyslu pozitivní význam. Jedním z nich je soudržnost a spolupráce obcí, které jsou postiženy jeho provozem. V současné době je obzvlášť nutná, neboť o využívání letecké dopravy je stále větší zájem, a s tím sílí i negativní dopady na okolí letiště. Z tohoto důvodu začaly v obcích vznikat spolky a organizace. Jeden ze spolků, jenž spojuje obyvatele postižených lokalit, je NeRWY, neboli „Ne letecký hluk na severu Prahy“. Hlavním záměrem této občanské iniciativy je zabránit výstavbě paralelní dráhy (Občanská iniciativa NeRWY 2016). Této problematice se podrobně věnuje kapitola 3.3, proto ji nyní nebudu již více popisovat.

Další organizací, která sdružuje obce a části Prahy zasažené provozem letiště, je Zájmové sdružení právnických osob dotčených provozem letiště Praha-Ruzyně. Toto sdružení však v současnosti užívá spíše název Prague Airport Region (PAR) z důvodu snadnější komunikace se zahraničními subjekty. Zájmové sdružení bylo založeno v roce 1997 ve snaze zmírnit negativní dopady, které letiště svým provozem těmto obcím přináší, zajistit lepší podmínky pro život občanů žijících v této oblasti a chápat svou polohu v blízkosti letiště jako výhodu pro svůj rozvoj. Předsedou sdružení je Vladimír Vytiska, starosta obce Únětice. PAR spadá pod mezinárodní organizaci Airport Regions Council, která sdružuje 30 evropských lokalit, nedaleko jejichž území se nachází nějaké letiště (Prague Airport Region 2020b).

Tabulka 5: Obce zapojené do sdružení Prague Airport Region

území	okres
Běloky	Kladno
Dobrovíz	Praha-západ
Horoměřice	Praha-západ
Hostivice	Praha-západ
Hostouň	Kladno
Jeneč	Praha-západ
Klecany	Praha-východ
Kněževes	Praha-západ
Malé Kyšice	Kladno
Roztoky	Praha-západ

Statenice	Praha-západ
Středokluky	Praha-západ
Tuchoměřice	Praha-západ
Únětice	Praha-západ

Zdroj: Prague Airport Region (2020a)

Z obcí uvedených v Tabulce 5 se několik z nich nachází v ochranném hlukovém pásmu, jsou to: Dobrovíz, Horoměřice, Hostouň, Jeneč, Kněževes a Tuchoměřice (Městská část Praha-Suchdol 2018). Kromě těchto obcí je členem PAR také Praha 6, Přední Kopanina, která je také součástí OHP, Suchdol a Řepy (Prague Airport Region 2020a).

Hlavním předmětem sdružení PAR je být rovnocenným partnerem letiště v případě uvažování o jeho dalším rozvoji, posílit spolupráci s Airport Regions Council, Středočeským krajem a Prahou. Prague Airport Region se také snaží získat větší výběr grantových programů, které mohou pomoci rozvoji obcí, jež jsou členy sdružení (Prague Airport Region 2020b).

4.1.2 Grantové programy

Letiště si je vědomo negativních dopadů, které svým provozem přináší okolním obcím a částem Prahy, proto se snaží úzce spolupracovat s představiteli těchto obcí a také s jejich obyvateli. Hlavním předmětem této spolupráce je finanční podpora (Letiště Praha 2020c). Jovanovič (2011, s. 58) ve své práci uvádí: „je nutné říci, že často jsou tyto příspěvky poskytovány na aktivity, které mají minimální nebo žádný vliv na snižování hlukové či jiné zátěže plynoucí z provozu letiště“. Tato poznámka je pravdivá, obce nejčastěji dostávají příspěvky, které jsou určeny k rozvoji kultury, vzdělání, výzkumu, ochrany zvířat nebo na opravu významných staveb. Na podporu obcí letiště zřídilo několik grantových programů. Například v rámci programu Dobré sousedství získají dotčené lokality každý rok dohromady zhruba 10 milionů korun, v roce 2019 se jednalo dokonce o 13 milionů (Janoušková a kol. 2019c).

Dobré sousedství

Grantový program Dobré sousedství byl založen v roce 2007. Díky němu mohou vybrané obce a části Prahy získávat od letiště prostředky pro svůj rozvoj. Jedná se o obce a části Prahy ležící v bezprostředním okolí letiště (pro bližší představu, tímto jsou myšleny všechny obce a městské části, jež spadají pod sdružení Prague Airport Region, a navíc ještě městská část Praha-Zličín). Peněžitou podporu mohou získávat také zařízení a spolky, které fungují na území těchto obcí, například sportovní kluby, komunitní centra, občanská sdružení, útulky pro opuštěná zvířata a další organizace. Pokud chtějí obce nebo organizace získat příspěvek v rámci tohoto grantového programu, musí podat žádost prostřednictvím webových stránek letiště, následně je tato žádost posouzena komisí, která rozhodne o jejím schválení či zamítnutí. Komise sestává ze čtyř zástupců letiště, další člen zastupuje Středočeský kraj a poslední hlavní město Prahu. Tito představení posuzují, zda je požadavek obce nebo spolku uskutečnitelný, a dále, jestli jeho realizace bude přínosná pro větší okruh lidí (Letiště Praha 2019).

Na oficiálních internetových stránkách letiště je dostupný seznam více než 120 projektů, které byly podpořeny v rámci Dobrého sousedství, a jak vysoký byl finanční příspěvek pro daný projekt. V rámci programu je velmi častá podpora mateřských škol v obcích, například MŠ Horoměřice obdržela na vybavení nově zřízených tříd částku 1 400 000 Kč. Nemalé finanční příspěvky získávají na podporu své činnosti, nákup vybavení nebo opravy využívaných prostorů, také sportovní kluby nebo sdružení dobrovolných hasičů. Obce mohou příspěvek využívat také na opravy památek, kupříkladu obec Kněžves získala od letiště 800 000 Kč na opravu kapličky. Kromě uvedených příkladů využívají obce podporu grantového programu zároveň i pro uskutečnění kulturních nebo sportovních akcí (Letiště Praha 2019).

Žijeme zde společně

Tento program funguje od roku 2004 obce a městské části, jež jsou členy Zájmového sdružení právnických osob dotčených provozem letiště Praha-Ruzyně, od něj získaly od té doby na základě svých žádostí desítky milionů korun (Dolečková 2013). Na rozdíl od programu zmíněného v předchozí podkapitole se „Žijeme zde společně“ více věnuje ochraně životního prostředí ve zvolených obcích a částech Prahy. Proto příspěvky z tohoto programu slouží například na údržbu vodních toků, s čímž souvisí i protipovodňová ochrana

a zlepšování stavu ovzduší, nebo jako podnět pro sázení nových stromů. Mimo to tuto finanční podporu obce a části Prahy využívají také pro zřízení dětských hřišť, parků, naučných stezek, na opravu dopravních cest či kanalizací (Městská část Praha 17 2016).

Koncem roku 2019 byly založeny ještě další dva grantové programy, Program ventilace a Program biodiverzity. První zmíněný program zajistí obcím nacházejících se v ochranném hlukovém pásmu větší protihlukovou ochranu v podobě systémů nuceného větrání s rekuperací. Program biodiverzity si klade za cíl zlepšení stavu krajiny v okolí letiště z hlediska vysazování dalších rostlin, podpory druhové rozmanitosti organismů nebo zajištění dostatku vodních zdrojů (Janoušková a kol. 2019a).

4.1.3 Informace pro okolní obce

Letiště vydává pravidelně několik publikací určených právě obcím a částem Prahy nacházejících se v jeho blízkosti. Od roku 2008 je vydáván časopis Spolu, ve kterém se obyvatelé tohoto území mohou dozvědět o aktuálních informacích souvisejících s provozem letiště, ale také o pracovních příležitostech na letišti nebo o událostech, které se zde budou pořádat. Vydání tohoto časopisu z prosince 2019 obsahuje také informace o paralelní dráze, o programu Dobré sousedství nebo výsledky soutěže Nejtišší dopravce. O současné situaci provozu letiště se mohou obyvatelé blízkého okolí dočíst každý měsíc také ve Zpravodaji pro okolní obce. V této publikaci jsou mimo jiné zveřejněny i provozní výsledky letiště, jako například vývoj počtu cestujících a pohybů letadel, a údaje dostupné z monitoringu hluku, o kterém jsem podrobněji psala v kapitole 3.2 (Letiště Praha 2020c).

5 Praktická část

5.1 Metodika

Jako metodu sběru dat pro praktickou část této práce jsem zvolila dotazníkové šetření, pomocí něž jsem chtěla získat názor obyvatel obcí a částí Prahy dotčených provozem letiště. Dotazování je jedním ze způsobů kvantitativního výzkumu, jehož cílem je ověřování teorií. Jeho výhody spočívají v tom, že je vhodný pro zkoumání většího počtu jedinců. Sběr dat je poměrně rychlý v porovnání s kvalitativním výzkumem a jeho výsledkem jsou přesně měřitelné údaje (Hendl 2005). Pokud výběr dat vychází z pravděpodobnosti, jedná se o náhodný nebo záměrný výběr. Příkladem výběru nevázaného na pravděpodobnost je samovýběr a řetězový výběr. Při náhodném výběru mají všichni jedinci stejnou příležitost být součástí vzorku. Do záměrného výběru, jak už napovídá jeho název, jsou vybíráni lidé podle určitých kritérií, aby výsledek mohl reprezentovat celou populaci. Výzkumu typu samovýběr se naopak může zúčastnit každý, kdo má zájem (Disman 2002). Řetězový výběr bude blíže popsán později. Předností kvantitativního výzkumu je i to, že výstupy měření můžeme generalizovat na větší skupinu osob. Zde však může nastat problém. Nasbíraná data, která jsou následně zobecněna, nemusí odpovídat skutečnosti v menších skupinách (Hendl 2005). V mém případě se vzhledem k malému počtu respondentů oproti celkovému počtu obyvatel ve zvolených oblastech jedná pouze o nereprezentativní vzorek, získané odpovědi tudíž nemohou být vztaženy na celou populaci daných obcí a městských částí.

Dotazník, který byl vytvořen pro tuto práci, obsahuje celkem 15 otázek. U první z nich respondenti uváděli místo svého bydliště, dalších 12 otázek se věnovalo vlivu provozu letiště na život těchto lidí. Důležité bylo, aby byly otázky i odpovědi na ně stručné a srozumitelné. U každé z těchto otázek bylo na výběr 3 až 5 různých uzavřených odpovědí, dotazování tak mohli svůj názor popsat co možná nejpřesněji. Na dvě otázky byla také možnost otevřené odpovědi, v níž se mohli lidé konkrétněji vyjádřit k danému tématu, pokud se neztotožňovali se žádnou z mnou uvedených možností. Snažila jsem se k většině otázek přidat i variantu neutrální odpovědi, protože respektuji, že ne každý má vyhraněný názor na danou problematiku, a v případě, že by si mohl vybrat jen například mezi možnostmi „ano“ nebo „ne“, by tak mohl být odrazen od dokončení dotazníku. Demotivaci respondentů k vyplnění celého dotazníku jsem se snažila eliminovat také tím, že jsem otázky na věk a pohlaví zařadila až úplně na konec.

Sběr dat probíhal od prosince 2019 do ledna 2020, osobně i online na sociálních sítích. Pro online dotazování jsem vytvořila dotazník na internetovém portálu Survio, ve kterém je možné vytvořit základní dotazník zdarma. Při otevření odkazu na dotazník se respondentům napřed zobrazila krátká informace o tom, že mi jejich odpovědi pomohou při zpracovávání bakalářské práce, ve které se zaměřuji na dopady provozu letiště Václava Havla na okolní obce. Následně mohli přejít k vyplňování dotazníku. Po zodpovězení poslední otázky se dotazovaným zobrazilo ještě poděkování za spolupráci.

K získávání odpovědí jsem nejprve využila řetězový výběr neboli metodu sněhové koule. Jinými slovy jsem požádala o vyplnění dotazníku své přátele a známé žijící v lokalitách, které jsem pro dotazníkové šetření zvolila, a ti jej, pokud to bylo možné, následně rozšířili mezi další obyvatele těchto oblastí. Kromě toho jsem se pokusila pro vyjádření kontaktovat administrátory oficiálních facebookových stránek obcí, které jsem měla uvedené v dotazníku, což bohužel nebylo příliš úspěšné, protože v tomto případě jsem získala jen jednu odpověď. Po získání dat od svých známých jsem ještě provedla terénní šetření, kde jsem sbírala data od náhodných kolemjdoucích, kteří měli zrovna čas a byli ochotni dotazník vyplnit. Většinou jsem je oslovovala stejnými slovy, jaká jsou v úvodu online varianty dotazníku, tedy že potřebuji znát jejich názor pro tvorbu praktické části mé bakalářské práce a jaké je téma této práce. Pokud jsem narazila na skupinku dvou a více lidí, kteří se chtěli na výzkumu podílet, tak jsem každému z nich dala dotazník vytisknutý na papíře a požádala je o vyplnění. V případě oslovení jednotlivců jsem často dotyčným předčítala otázky a odpovědi a pak jejich odpovědi zaznamenávala sama. Výsledky z terénního šetření jsem pak převedla do svého online dotazníku, abych měla větší přehled o získaných datech. Program Survio totiž umožňuje i jednoduchou analýzu odpovědí, u každé otázky jsem tak měla možnost vidět, v jakém procentuálním i jednotkovém poměru jsou jednotlivé odpovědi. Mimo to ještě Survio nabízí tzv. statistiku dotazníku, kde si může tvůrce dotazníku prohlédnout, kolik lidí v uplynulém období dotazník dokončilo a kteří sběr dat v nějaké fázi ukončili, od těch jsem bohužel nezískala žádnou odpověď, protože pro uložení odpovědi je nutné vyplnit dotazník až do konce. Dotazník dokončilo 60 lidí a bohužel od dalších 25 jsem výsledky neobdržela.

5.2 Charakteristika respondentů

Dotazovaní žijí buď v obcích Kněževsi či Jenči, nebo v jedné ze dvou částí Prahy 6, v Ruzyni a Nebušicích. Tyto čtyři lokality byly vybrány záměrně podle toho, v jaké poloze vůči letišti se nachází. Obec Kněževs leží v ochranném hlukovém pásmu letiště (OHP) a jak můžeme vidět na Obrázku 6, je nejvíce postižena provozem vzletových a přistávacích drah RWY 12/30 a RWY 06/24. V této obci často dochází k překračování mezní hladiny hluku z provozu letiště. Obec Jeneč také nalezneme v již zmiňovaném OHP, stejně jako Kněževs se nachází v blízkosti RWY 06/24, ale na obec bude mít v budoucnu vliv i paralelní dráha RWY 06R/24L. Katastrální území Ruzyně rovněž leží v OHP, lokalitu zasahuje provoz pouze jedné dráhy, a to RWY 12/30, který ustane po vybudování paralelní dráhy. Na rozdíl od tří právě zmíněných míst, poslední zvolená oblast, katastrální území Nebušice, leží mimo ochranné hlukové pásmo a není v přímé blízkosti ani jedné vzletové a přistávací dráhy, ale v budoucnosti hrozí negativní dopady po výstavbě paralelní dráhy a rozšíření OHP. Tabulka 6 společně s Obrázkem 6 více přibližuje polohu vybraných obcí a městských částí vůči letišti.

Tabulka 6: Informace o obcích vybraných pro dotazníkové šetření

obec/městská část	Kněževs	Jeneč	Nebušice	Ruzyně
počet obyvatel	618	1288	3337	8406
nejbližší dráha	RWY 06/24, RWY 12/30	RWY 06/24, (RWY 06R/24L)	(RWY 06R/24L)	RWY 12/30
součást OHP	celé území	celé území	ne	část území

Zdroj: ČSÚ (2015; 2019), Letiště Praha (2020a)

Poznámka: Počty obyvatel jsou uvedeny podle nejnovějších dostupných údajů – Kněževs, Jeneč a Nebušice z roku 2019, Ruzyně 2011

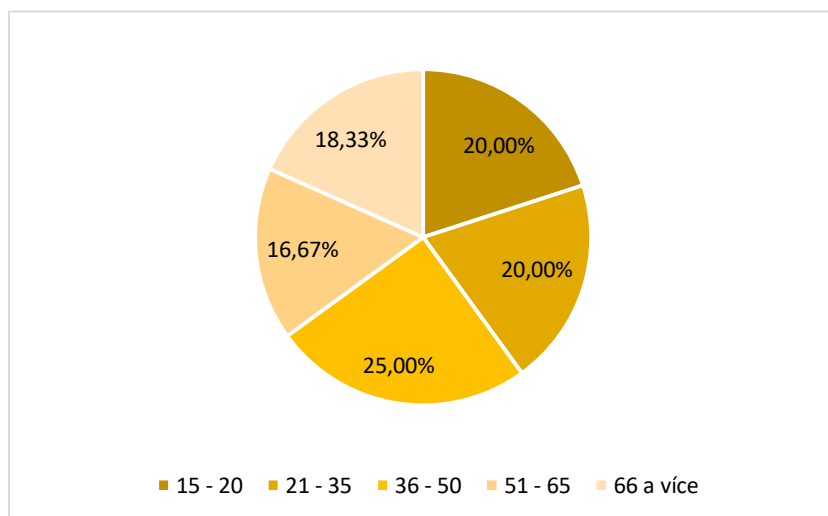
Obrázek 6: Poloha vybraných obcí vůči vzletovým a přistávacím drahám



Zdroj: Open Street Map (2020), vlastní úpravy

V každé z těchto lokalit jsem získala data od patnácti jedinců, neboli celkem na dotazník odpovídalo 60 lidí, z toho 32 žen a 26 mužů. Jak znázorňuje Graf 2, získala jsem odpovědi od lidí ze všech věkových skupin uvedených v dotazníku. 12 dotazovaných bylo ve věku od 15 do 20 let a 12 lidí bylo také ve věkové kategorii 21 – 35 let. Patnácti účastníkům dotazování bylo mezi 36 a 50 lety, dalších 10 náleželo do věkové skupiny 51 – 65 let. Poslední věková kategorie, 66 let a více, byla zastoupena jedenácti respondenty.

Graf 2: Věkové zastoupení respondentů

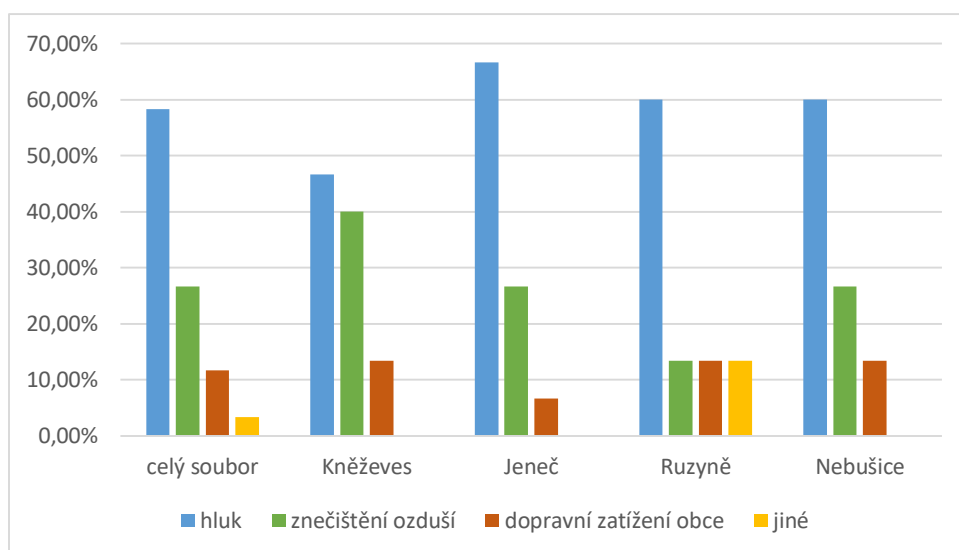


Zdroj: vlastní šetření

5.3 Vyhodnocení dotazníku

Na otázku „Co je podle Vás hlavním negativním dopadem letiště?“ odpověděla více než polovina dotazovaných hluk. I v rámci samotných obcí a částí Prahy se jednalo o nejčastější odpověď. Druhým největším problémem způsobeným provozem letiště je podle respondentů znečištění ovzduší v místě, kde žijí. Tento jev označilo jako hlavní negativní dopad 17 účastníků dotazování. Získaná data napovídají, že znečištění ovzduší nejvíce vadí obyvatelům Kněževsi, protože tuto možnost vybralo 6 lidí z 15, zatímco v Jenči a Nebušicích to byli 4 respondenti a v Ruzyni pouze 3. Další negativní jev spojený s využíváním letiště je dopravní zatížení obce, to však uvedlo pouhých 7 lidí ze všech šedesáti jako největší problém. U této otázky byla i čtvrtá možná odpověď uvedená jako „jiné“, u které byla možnost otevřené odpovědi, a dotazovaní tak mohli upřesnit, co jim nejvíce vadí na provozu letiště. Jeden respondent z Ruzyně odpověděl, že nevnímá žádné negativní dopady, a další obyvatelka Ruzyně napsala, že jí přijdou všechny dopady stejně závažné.

Graf 3: Odpovědi na otázku „Co je podle Vás hlavním negativním dopadem letiště?“



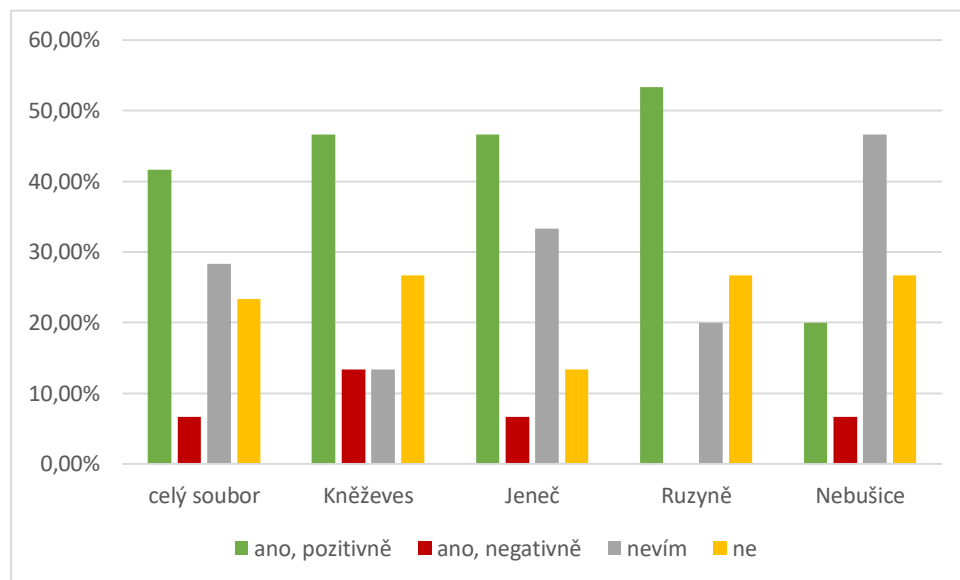
Zdroj: vlastní šetření

V další otázce jsem se ptala na to, zda se potíže způsobené provozem letiště, uvedené v předchozí otázce, nějak změnily za dobu, co respondenti žijí v jeho blízkosti. Ve všech čtyřech lokalitách převládá názor, že jsou negativní dopady provozu letiště pořád stejné, v každé oblasti se ale našlo několik respondentů, kteří zaznamenali nějaké zlepšení či zhoršení. Podle dotazníku se v Kněževsi zhoršilo za poslední dobu dopravní zatížení obce,

zatímco znečištění ovzduší je stále stejné. Stejně tak se podle pěti obyvatel nezměnilo postižení obce hlukem, dva obyvatelé však uvedli, že se situace zhoršila. Tři lidé z Jenče uvedli, že se snížil hluk v této obci, a podle ostatních je v současnosti v obci méně znečištěné ovzduší. V Nebušicích se dle získaných odpovědí znečištění ovzduší nezlepšilo, ale ani nezhoršilo, hlukové zatížení tohoto území se podle většiny respondentů také nezměnilo, dva lidé uvedli zhoršení, zatímco dalším dvěma se však zdá, že se situace zlepšila. Stejný názor mají i dva obyvatelé Ruzyně. Ostatní respondenti z této oblasti nepozorují žádnou změnu.

U třetí otázky se měli účastníci dotazování zamyslet nad tím, zda blízkost letiště nějakým způsobem ovlivňuje rozvoj obce nebo části Prahy, ve které žijí. Nejčastěji odpověď byla, že obyvatelé nevnímají žádné vlivy na rozvoj obce ze strany letiště, tuto možnost vybralo 31 lidí napříč všemi věkovými skupinami uvedenými v dotazníku. Dalších 25 dotazovaných uvedlo, že přítomnost letiště má pozitivní vliv na dané místo. V Kněževsi, Jenči a Ruzyni se takto vyjádřilo 7 lidí, v Nebušicích pouze 3. Většině těchto lidí je mezi 36 a 50 lety, ale i respondenti z mladší generace vnímají pozitivní vlivy na rozvoj obcí a částí Prahy. Podle čtyř lidí je pro dané místo nevýhoda, že se nachází nedaleko letiště a má negativní vlivy na jeho rozvoj, a všichni patří do věkové skupiny 66 a více let.

Graf 4: Odpovědi na otázku „Ovlivňuje blízkost letiště rozvoj Vaší obce?“

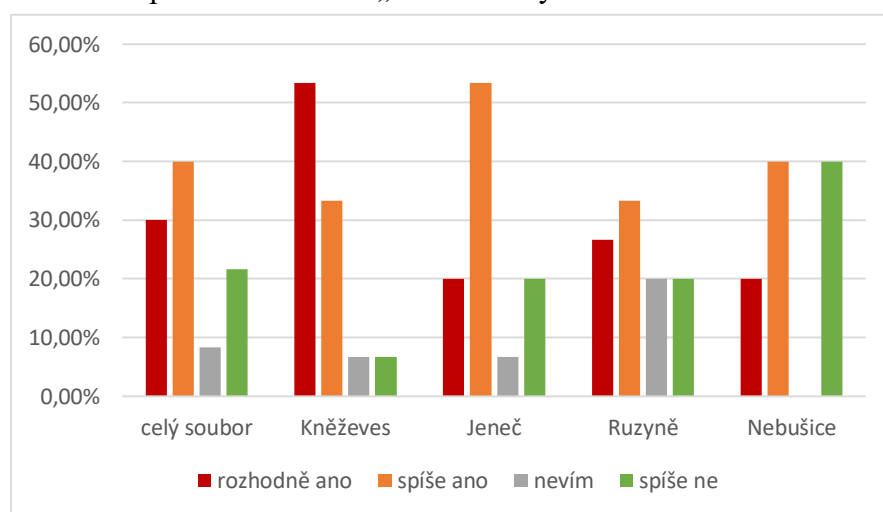


Zdroj: vlastní šetření

Následně jsem položila otázku „Vnímáte v letních měsících zvýšenou míru hluku způsobenou leteckou dopravou?“. 23 respondentů uvedlo, že spíše ano, druhá nejčastější

odpověď, neboli že obyvatelé obcí a částí Prahy rozhodně vnímají v létě zvýšenou míru hluku, byla zaznamenána celkem osmnáctkrát. 5 lidí se vyjádřilo neutrálně a 14, že větší hluk v období léta příliš nevnímají. Odpověď „rozhodně ne“ nezvolil nikdo. V obci Kněževěs zaznamenává zvýšenou míru hluku v této části roku téměř většina dotazovaných obyvatel, odpověď se objevila celkem třináctkrát. Tato skutečnost souvisí s faktem, že ze všech čtyř oblastí uvedených v dotazníku je tato obec nejvíce postižena hlukem způsobeným leteckou dopravou, neboť území obce je v dosahu obou v současnosti provozovaných vzletových a přistávacích drah, zatímco ostatní tři lokality aktuálně nejvíce ovlivňuje vždy maximálně jedna dráha. Ale i tak více než polovina lidí z těchto území, kteří se zapojili do dotazníkového šetření, uvedla, že v létě zvýšenou míru hluku také pozorují. Nejvíce respondentů, kteří naopak v letních měsících spíše nepocítují větší hlukové zatížení, najdeme v Nebušicích. Největší četnost této odpovědi byla patrně zaznamenána právě zde kvůli tomu, že Nebušice se v současnosti nenachází v přímé blízkosti drah, které jsou aktuálně využívány k provozu. Situace se změní po vybudování paralelní dráhy.

Graf 5: Odpovědi na otázku „Vnímáte zvýšenou míru hluku v letních měsících?“

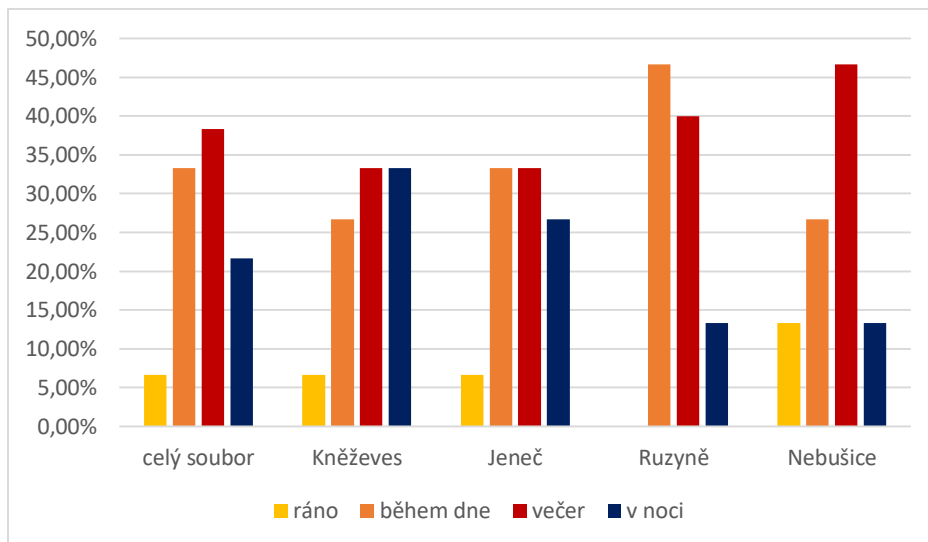


Zdroj: vlastní šetření

Otázka číslo pět se věnovala tomu, v které části dne respondenty nejvíce obtěžuje provoz letiště. Odpovědi byly ve všech lokalitách poměrně různorodé. Pouze 4 dotazovaní odpověděli, že ráno od 6:00 do 10:00. 20 obyvatelům vybraných lokalit nejvíce vadí provoz během dne (10:00 – 17:00), z hlediska zastoupení odpovědí v jednotlivých oblastech byla tato odpověď nejčastější u obyvatel Ruzyně. Další možnost, kterou mohli účastníci dotazování zvolit, byla večer od 17:00 do 22:00. Tuto odpověď vybralo 23 lidí, nejvíce

v Nebušicích, kde takto odpovědělo 7 dotazovaných. Zbývajících třináct respondentů z celkového počtu nejvíce obtěžuje využívání letiště v noci.

Graf 6: Odpovědi na otázku „Ve které části dne Vás provoz letiště nejvíce obtěžuje?“



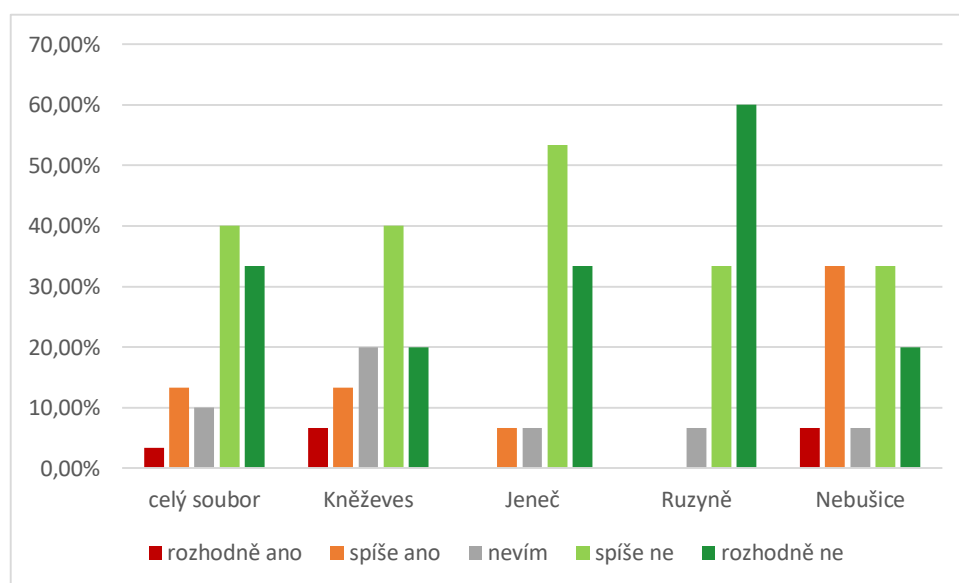
Zdroj: vlastní šetření

Nočnímu provozu přímo věnovala další otázka, její celé znění je „Došlo podle Vás k omezení nočního provozu?“. Tuto otázku jsem zvolila záměrně kvůli tomu, že od roku 2018 a výrazněji pak od léta 2019 mělo podle letiště dojít k zredukování počtu letů v době nočního klidu (Zdopravy.cz). Zajímalo mě, jestli snížený počet pohybů letadel zaregistrovali místní obyvatelé. Naopak ale mezi dotazovanými převažovaly záporné odpovědi. Dvacet devětkrát zaznělo, že k omezení provozu v noci nedošlo, takže téměř polovina všech dotazovaných zastává názor, že se ohledně četnosti letů v noci vůbec nic nezměnilo. 17 dotazovaných pociťuje, že se provoz skutečně snížil a posledních 14 nevědělo, jak na tuto otázku odpovědět. 7 respondentů z Jenče uvedlo, že provoz v noci se za poslední dobu nesnížil, dalších 6 si však myslí, že ano. Podle devíti obyvatel Kněževsi nedošlo ke zmírnění nočního provozu, jen dva dotázaní mají pocit, že se situace spíše zlepšila a ostatní tázání zůstali neutrální. Podle získaných dat lze usoudit, že v Nebušicích a Ruzyni převažuje stejný názor jako v obcích, tedy že k omezení nočního provozu nedošlo.

Odpovědi na osmou otázku měly ukázat, jak moc jsou negativní stránky provozu letiště závažné pro obyvatele žijící v jeho bezprostřední blízkosti. Protože u této otázky se tito lidé měli zamyslet nad tím, zda by se odstěhovali, kdyby se v místech jejich bydliště zvýšila dosavadní míra hluku způsobená provozem letiště. Ačkoliv může být hluk, jenž je

následkem letecké dopravy, pro obyvatele přilehlých obcí a částí Prahy velmi obtěžující, pravděpodobně se nejedná o něco, co by mohlo zavinit jejich odstěhování. Valná většina všech respondentů by se neodstěhovala kvůli tomu, že by se v obci či části Prahy, ve které žijí, zvýšila míra hluku. Na tuto otázku je nutné nahlížet i z hlediska věkových skupin, do kterých jednotliví respondenti patří, protože lidé v produktivním a postproduktivním věku mohou mít závazky vůči místu svého bydliště, například ve formě vlastnictví nemovitosti. Roli ale hrají i jiné faktory, mezi které patří také určitá emocionální vazba k danému místu, jakou však mohou pociťovat i mladší obyvatelé. 20 dotazovaných uvedlo, že by se rozhodně nepřestěhovali, pokud by se v jejich obci zvýšila hluková zátěž, a 24 dalších zastává názor, že by to spíše nebyl důvod k přestěhování. 6 účastníků dotazování neví, jak by se v takové situaci zachovali. Pouzí 2 dotázaní odpověděli, že by se rozhodně odstěhovali, kdyby se hlukové zatížení území ještě zvýšilo. Možná překvapivě je jednomu z nich 66 nebo více let, druhé dotazované je mezi 15 a 20 lety. 8 respondentů označilo odpověď „spíše ano“. Největší motiv k odstěhování mají podle výsledků dotazníku obyvatelé Nebušic, odpověď, že by větší hlukové zatížení lokality byl důvodem k přestěhování, uvedlo 6 lidí, 5 z nich je mladších 35 let. V Kněževsi se takto vyjádřili 3 dotazovaní, v Jenči pouze jeden a v Ruzyni dokonce nikdo bez ohledu na věk.

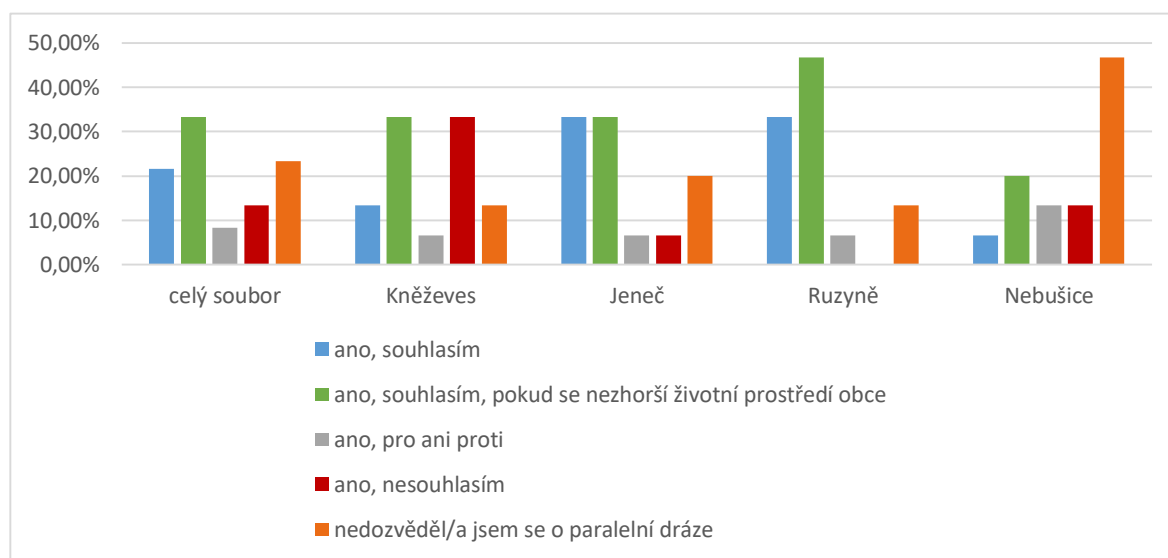
Graf 7: Odpovědi na otázku „Pokud by se zvýšila dosavadní míra hluku způsobená provozem letiště, byl by to pro Vás důvod k přestěhování?“



Zdroj: vlastní šetření

Následující otázka byla zaměřena na vztah dotázaných k paralelní dráze RWY 06R/24L, jestli se vůbec respondenti o této plánované výstavbě dozvěděli a pokud ano, tak zda s ní souhlasí. U této otázky pro mě bylo klíčové zjistit především to, jaký názor na paralelní dráhu mají obyvatelé Jenče a Nebušic, neboť tyto dvě lokality budou jejím provozem zasaženy nejvíce. Přesto o této výstavbě informovanější dotazovaní z Kněževsi a Ruzyně. V Nebušicích se překvapivě 7 lidí z 15 o paralelní dráze vůbec nedozvědělo. V případě Jenče o nové dráze neměli povědomí jen tři lidé, kteří se zapojili do dotazování, získala jsem tak víc názorů na tuto výstavbu než v Nebušicích. Paralelní dráha v budoucnu bude mít jistě i nějaké negativní dopady na tuto obec, přesto mezi respondenty převažuje kladný postoj, 5 obyvatel Jenče souhlasí s výstavbou a dalších 5 také, pokud se ovšem nezhorší životní prostředí v obci, pouze jeden respondent s vybudováním paralelní dráhy nesouhlasí. Negativní názory vůči výstavbě paralelní dráhy naopak převažují u kněževských respondentů, 5 z nich je proti nové dráze. V Ruzyni naopak není žádný zúčastněný proti a stejně jako v Kněževsi se i zde jen dva dotázaní o této dráze nedoslechli.

Graf 8: Odpovědi na otázku „Dozvěděli jste se nějakým způsobem o výstavbě paralelní dráhy? Pokud ano, souhlasíte s tímto rozšířením letiště?“



Zdroj: vlastní šetření

Další dvě otázky souvisely s přímými vztahy letiště a jednotlivých obcí a částí Prahy. Pomocí první z nich jsem se chtěla dozvědět, jestli letiště nějakým způsobem spolupracuje s danou obcí, případně částí Prahy, např. ve smyslu kompenzace následků provozu na obec, a pokud ano, tak zda je tato kompenzace podle respondentů dostatečná. 26 lidí odpovědělo,

že spolupráce s letištěm funguje a kompenzace je dostatečná. Osmi dalším se zdá kompenzace nedostatečná. 25 účastníků dotazování neví o spolupráci mezi letištěm a místem, kde žijí. Údaje z dotazníku napovídají, že kompenzaci následků provozu považují za dostatečnou především obyvatelé Kněževsi. Tuto možnost zvolilo 9 lidí z této obce, zároveň však pro 4 obyvatele je kompenzace nedostatečná. Pouze tři dotazovaní z Kněževsi o spolupráci neví. Naopak v Jenči je to celých 9 respondentů, pro většinu zbývajících dotazovaných z této obce, kteří mají povědomí o spolupráci, je kompenzace následků dostatečná. Výsledky šetření v Nebušicích jsou podobné jako v právě zmíněné obci. V Ruzyni považuje kompenzaci za dostatečnou deset tázaných obyvatel.

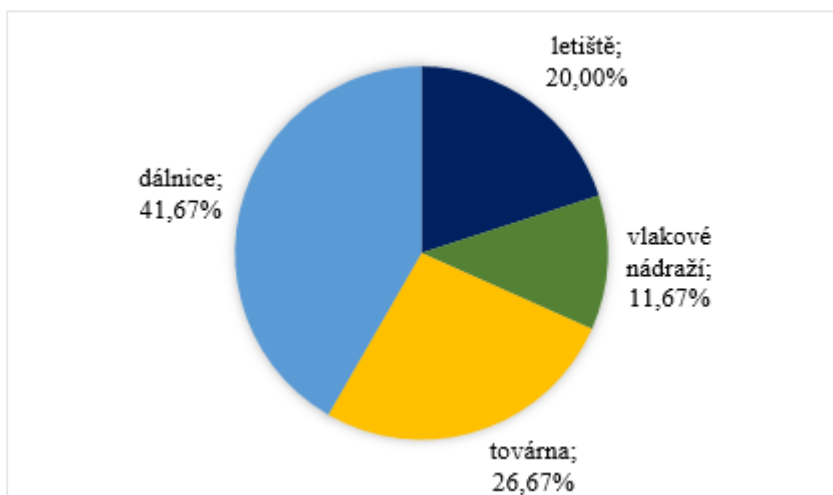
Podobná byla i následující otázka, která zněla „Existují v místě, kde žijete, nějaké spolky, které se snaží o zlepšení situace provozu letiště?“. Největší četnost byla zaznamenána u odpovědi „nevím“. 26 respondentů uvedlo, že v obci nebo části Prahy, ve které žijí, takové spolky fungují. Jen tři dotazovaní odpověděli, že v místě jejich bydliště žádné spolky vyjednávající s letištěm nejsou. V Nebušicích pouze šest lidí napsalo do dotazníku, že na tomto území spolky působí, ostatní dotazovaní o jejich existenci neví. 7 obyvatel Kněževsi taktéž nezná žádné takové spolky. V obci Jeneč 10 respondentů také neví o fungování spolků spolupracujících s letištěm. V Ruzyni má naopak 10 účastníků dotazování povědomí o existenci těchto spolků.

U předposlední otázky měli zúčastnění uvést nějaké výhody, které pro ně představuje bydlení nedaleko letiště. 29 odpovědí byly pracovní příležitosti, kterých bezesporu letiště nabízí celou řadu. V těsném závěsu byla odpověď „dobrá dopravní dostupnost v případě použití letecké dopravy“, tuto možnost označilo 27 lidí. Součástí této otázky byla i možnost otevřené odpovědi, kde mohli respondenti uvést nějakou vlastní výhodu, kterou podle nich poskytuje blízkost letiště, tuto možnost však nikdo z dotazovaných nevyužil. Zbýající 4 lidé nevidí žádnou výhodu v bydlení u letiště.

Závěrečná otázka se týkala problematiky NIMBY. Účastníci dotazování si měli představit, která možnost bydlení by pro ně byla nejméně příznivá, měli na výběr čtyři možnosti, bydlet v blízkosti letiště jako nyní, případně bydlet u dálnice, vlakového nádraží nebo továrny. Bydlení u letiště se umístilo až na třetím místě, respondenti zvolili jako nejhorší možnost bydlení v blízkosti dálnice, tuto možnost vybralo 26 lidí. Jako druhá nejméně příznivá alternativa se ukázalo žít v oblasti továrny. Možnost letiště označilo jen 12 lidí ze všech šedesáti. Ukázalo se tak, že ač bydlet v blízkosti letiště může mít určité

negativní dopady, není to pro většinu dotázaných obyvatel tak závažné jako například zmíněné bydlení nedaleko dálnice.

Graf 9: Odpovědi na otázku „Která z uvedených možností by pro Vás byla nejméně příznivá?“



Zdroj: vlastní šetření

6 Závěr

V této práci jsem se nejprve snažila podrobněji představit problematiku negativních dopadů provozu letiště a letecké dopravy včetně aktérů, které s touto situací souvisí, samotné letiště Václava Havla a následně okolní obce a části Prahy, a spolky, které tyto obce sdružují a spolupracují s letištěm. Mohu říci, že se mi podařilo najít odpověď na všechny výzkumné otázky, které jsem si položila, a naplnit cíl, jež byl stanoven, než jsem začala toto téma zpracovávat. Uvědomuji si však, že pomocí dotazníkového šetření jsem získala názory malého počtu obyvatel oproti celku a interpretace dat je tak značně omezená, neboť přesvědčení nereprezentativního vzorku nelze zobecnit na celou populaci vybraných obcí.

Cílem práce bylo zjistit, co představuje pro obyvatelstvo bydlení nedaleko letiště. Jak vyplývá z dotazníkového šetření, i přes negativní dopady, jako je hlukové nebo dopravní zatížení přilehlých obcí, které může omezovat život místních obyvatel, spousta z nich nachází výhody této polohy. Převážně se jedná o pracovní příležitosti na letišti, případně dotazovaní oceňují dobrou dopravní dostupnost, pokud chtějí využít leteckou dopravu. Stejně tak jsou přesvědčeni, že letiště pozitivně ovlivňuje rozvoj obcí, ve kterých žijí. Jen málokdo z respondentů uvedl, že blízkost letiště místním obyvatelům neposkytuje nic příznivého nebo že ohrožuje rozvoj jejich obce.

Negativní dopady letiště však obyvatele z okolí více či méně postihují, proto se jim věnovala i má první výzkumná otázka, „Které negativní jevy spojené s provozem letiště nejvíce obtěžují obyvatele přilehlých oblastí?“. Jak jsem sama předpokládala a potvrdil mi to také dotazník, jedná se o hluk. Proto jsem tomuto negativnímu dopadu věnovala několik podkapitol, napřed obecnější 2.1 a v kapitole 3.2 už jsem se představovala hlukové zatížení konkrétně v případě okolí letiště Václava Havla. Nejprve jsem popsala hladiny hluku v obcích ležících nejbližší k letišti, přístup letiště k hlukovému zatížení těchto obcí, a vysvětlila funkci ochranného hlukového pásma. Údaje z provedeného dotazníkového šetření napovídají, že obyvatelé dotčených obcí hlukové zatížení více pocítují v létě, a v noci za poslední dobu nezaznamenali žádné zlepšení. Několik respondentů mi však, zatímco vyplňovali dotazník, řeklo, že jsou na tuto situaci zvyklí, proto většinou nepřemýšlí o odstěhování z tohoto důvodu. Jak ukázala poslední otázka, bydlení v blízkosti dálnice nebo továrny by bylo pro tázané obyvatele mnohem horší než současné bydlení nedaleko letiště. I z vlastní zkušenosti, přestože nežijí přímo v ochranném hlukovém pásmu, ale zhruba 2 km za ním, mohu říci, že hluk z leteckého provozu už příliš nevnímám.

Na otázku „Existuje spolupráce mezi letištěm a okolními obcemi a jsou o ní obyvatelé těchto obcí dostatečně informováni?“ odpovídám tak, že obyvatelé dotčených lokalit, kteří mi sdělili svůj názor prostřednictvím dotazníku, v mnohých případech vůbec nemají povědomí o spolupráci letiště s jejich obcemi, navzdory tomu, že v obcích existuje řada objektů, které byly podpořeny grantovými programy letiště.

Má poslední otázka se týkala paralelní dráhy a názoru místních obyvatel na ni. O paralelní dráze řada respondentů nevěděla. Abych byla upřímná, také jsem o této plánované výstavbě neměla ani tušení, dokud jsem si nevybrala téma této práce a začala problematiku negativních dopadů provozu letiště více studovat, ačkoliv také bydlím nedaleko a naše obec je členem sdružení PAR. Je možné, že se situace změnila po zveřejnění petice kampaně „55 miliard pro budoucnost nebo do luftu?“. Uvedená petice je dostupná od března, zatímco sběr dat pro tuto práci probíhal v prosinci minulého roku a v lednu 2020, a lidé, co se účastnili mého dotazníkového šetření, nyní mohou být informovanější. Je těžké posoudit, jaký bude mít kampaň vliv na budoucí rozšiřování letiště. Dle mého názoru je při pokračujícím trendu počtu cestujících za rok výstavba další dráhy potřebná. Jednou z alternativ, aby nemuselo nastat rozšíření letiště, by mohla být větší motivace cestujících k využívání jiných způsobů dopravy na kratší vzdálenosti.

Na tuto práci by mohl navázat výzkum, zda existuje spojitost mezi negativními vlivy provozu letiště Václava Havla, hlavně tedy hlukem, a zdravím obyvatel okolních obcí, podobně jako se tomu věnují zahraniční studie, které uvádím v úvodu této práce. Zdravotní problémy se mohou projevit, pokud lidé žijí v blízkosti zdroje hluku s intenzitou nad 30 dB alespoň 10 až 15 let, proto by měl být výzkum v první řadě zaměřen na lidi, kteří bydlí nedaleko letiště nejméně po takovou dobu. Přínos tohoto výzkumu spatřuji v tom, že by hodnotil „skryté“ negativní vlivy provozu letiště, neboť některé skutečnosti místní obyvatelé pocítují hned a dokáží sami posoudit, že například narušování jejich spánku může být zapříčiněno hlukem z leteckého provozu, ale pokud mají problémy s vysokým tlakem, sluchem nebo s oběhovým systémem, nemusí si uvědomit souvislost těchto obtíží s provozem letiště.

Seznam použité literatury

55 MILIARD PRO BUDOUCNOST NEBO DO LUFTU? (2020): Petice.

<https://55miliard.cz/?fbclid=IwAR0j_CEff46TxN_K2If22RSBPMSwyIV2fIbRv6qrRbjfJ5Z5r1OCvLEGwHs> (21. 3. 2020).

ČSÚ (2015): Historický lexikon obcí - 1869-2011. <https://www.czso.cz/csu/czso/iii-pocet-obyvatel-a-domu-podle-kraju-okresu-obci-a-casti-obci-v-letech-1869-2011_2015> (29. 2. 2020).

ČSÚ (2018a) : Ceny nemovitostí ve Středočeském kraji v letech 2015-2017.

<<https://www.czso.cz/csu/xs/ceny-nemovitosti-ve-stredoceskem-kraji-v-letech-20152017>> (29. 2. 2020).

ČSÚ (2018b): Ceny sledovaných druhů nemovitostí – 2015 až 2017.

<<https://www.czso.cz/csu/czso/ceny-sledovanych-druhu-nemovitosti-uahtxd9pq>> (29. 2. 2020).

ČSÚ (2019): Veřejná databáze. <<https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=uziv-dotaz#k=5&pvoc=43&uroven=70&w=>>> (30. 4. 2020).

DAILY MAIL ONLINE (2020): Heathrow had its busiest year ever in 2019 with a record 80,9 million passengers using the airport.

<https://www.dailymail.co.uk/travel/travel_news/article-7881415/London-Heathrow-busiest-year-2019-80-9million-passengers-using-airport.html> (22. 2. 2020).

DEAR, M. (1992): Understanding and Overcoming the NIMBY Syndrome. Journal of the American Planning Association, 58 (3), 288-300.

DISMAN, M. (2002): Jak se vyrábí sociologická znalost. Nakladatelství Karolinum, Praha.

DOLEČKOVÁ, V. (2013): Daň za hluk. Šestka dostala téměř čtyři miliony od pražského letiště. E15.cz. <<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/dan-za-hluk-sestka-dostala-temer-ctyri-miliony-od-prazskeho-letiste-1003937>> (26. 2. 2020).

ECHO24.CZ (2018): Obavy z hluku. Příprava nové dráhy na Letišti Václava Havla může pokračovat, rozhodl soud. <<https://echo24.cz/a/S9Xaa/obavy-z-hluku-priprava-nove-drahy-na-letisti-vaclava-havla-muze-pokracovat-rozhodl-soud>> (6. 3. 2020).

- FLIGHT CONNECTIONS (2020a): Airports in Austria.
<<https://www.flightconnections.com/airports-in-austria-at>> (21. 3. 2020).
- FLIGHT CONNECTIONS (2020b): Airports in Germany.
<<https://www.flightconnections.com/airports-in-germany-de>> (21. 3. 2020).
- FLIGHT CONNECTIONS (2020c): Airports in Poland.
<<https://www.flightconnections.com/airports-in-poland-pl>> (21. 3. 2020).
- FLIGHT CONNECTIONS (2020d): Airports in Slovakia.
<<https://www.flightconnections.com/airports-in-slovakia-sk>> (21. 3. 2020).
- FLYING REVUE (2018): Nejtišším dopravcem, který létá do Prahy, je pro letošek British Airways. <<https://www.flying-revue.cz/nejtissim-dopravcem-ktery-leta-do-prahy-je-pro-letosek-british-airways>> (22. 2. 2020).
- FOLPRECHT, R. (2017): Jak se začalo létat z našeho největšího letiště a co ho čeká do budoucna. <https://www.idnes.cz/technet/technika/letiste-praha-ruzyne-1937.A170403_105025_tec_technika_erp> (22. 2. 2020).
- GROUPE ADP (2016): Paris-Charles de Gaulle.
<<https://www.parisaeroport.fr/en/professionals/airlines-services/airlines-our-platforms/airlines-paris-charles-de-gaulle>> (22. 2. 2020).
- GROUPE ADP (2020): December 2019 traffic figures.
<https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/finance/a%C3%A9roports-de-paris-sa--december-2019-traffic-figures.pdf?sfvrsn=8c7cc1bd_2> (22. 2. 2020).
- HABRYCH, R. (2016): Co je NIMBY efekt a jak se mu bránit. Energie 21.
<<https://www.energie21.cz/co-je-nimby-efekt-a-jak-se-mu-branit/>> (19. 2. 2020).
- HEATHROW (2019): Facts and figures. <<https://www.heathrow.com/company/about-heathrow/company-information/facts-and-figures>> (22. 2. 2020).
- HENDL, J. (2005): Kvalitativní výzkum. Nakladatelství Portál, Praha.
- JANOUSHKOVÁ, M. A KOL. (2019a): Letiště Praha spouští dva nové grantové programy. Spolu, 12 (3), 2.
- JANOUSHKOVÁ, M. A KOL. (2019b): Rozvoj letiště Praha. Spolu, 12 (3), 3.

JANOUSHKOVÁ, M. A KOL. (2019c): V programu Dobré sousedství rozdalo Letiště Praha 13 milionů korun. Spolu, 12 (3), 1.

JARUP, L. A KOL. (2008): Hypertension and Exposure to Noise Near Airports: the HYENA Study. Environmental Health Perspectives.

<<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2265027/>> (24. 2. 2020).

JOVANOVIČ, P. (2011): Ekonomické a environmentální dopady letiště Praha-Ruzyně a jejich vnímání aktéry lokálního a regionálního rozvoje. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Přírodovědecká fakulta, Univerzita Karlova, Praha.

KEATING, D. (2020): Heathrow Third Runway Rejected Over Incompability With Paris Climate Agreement. Forbes.

<<https://www.forbes.com/sites/davekeating/2020/02/27/heathrow-third-runway-rejected-over-incompatibility-with-paris-climate-agreement/#6e20d1f6321e>> (5. 3. 2020).

KINDER, P. (2016): Not in My Backyard Phenomenon. Encyklopedia Britannica.

<<https://www.britannica.com/topic/Not-in-My-Backyard-Phenomenon>> (19. 2. 2020).

KRAJSKÁ HYGIENICKÁ STANICE (2009): Stavby v ochranném pásmu letiště.

<http://www.khsstc.cz/dokumenty/stavby-v-ochrannem-pasmu-letiste_1464_160_1.html> (16. 4. 2020).

LETIŠTĚ PRAHA (2016): Historie Letiště Václava Havla. <<https://www.prg.aero/historie-letiste-vaclava-havla-praha>> (22. 2. 2020).

LETIŠTĚ PRAHA (2019): Grantový program Dobré sousedství.

<<https://www.prg.aero/grantovy-program-dobre-sousedstvi>> (26. 2. 2020).

LETIŠTĚ PRAHA (2020a): Hluk z leteckého provozu a hluk z provozu letiště.

<<https://www.prg.aero/hluk>> (20. 2. 2020).

LETIŠTĚ PRAHA (2020b): Monitoring vlivu provozu. <<https://www.prg.aero/monitoring-vlivu-provozu>> (23. 2. 2020).

LETIŠTĚ PRAHA (2020c): Pro okolní obce. <<https://www.prg.aero/pro-okolni-obce>> (26. 2. 2020).

LETIŠTĚ PRAHA (2020d): Runway systems. <<https://www.prg.aero/runway-systems>> (23. 2. 2020).

LETIŠTĚ PRAHA NEBOURAT, NEROZŠÍŘOVAT (2020): 55 miliard pro budoucnost nebo do luftu? <<https://www.facebook.com/letistenerozsirovat/>> (5. 3. 2020).

MASARE, V. (2020): Česko by mělo ustoupit od plánu rozšířit letiště po vzoru Velké Británie. <https://ekolist.cz/cz/publicistika/nazory-a-komentare/vitn-masare-cesko-by-melo-ustoupit-od-planu-rozsirit-letiste-po-vzoru-velke-britanie?fbclid=IwAR1KnQlqHFfkSw0UmTxxSxv1BcubcQ-S_3-kJxbOeoPIbCfkxNMZU-sT9kc> (5. 3. 2020).

MĚSTO HOSTIVICE (2005): Vzletová a přistávací dráha 06R/24L letiště Praha-Ruzyně. <<http://www.hostivice.eu/vzletova-a-pristavaci-draha-06r-24l-letiste-praha-ruzyne/d-99249>> (5. 3. 2020).

MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 17 (2016): Žijeme zde společně 2016. <<https://www.repy.cz/file/7408/download/>> (26. 2. 2020).

MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA-SUCHDOL (2017): Suchdol a letiště Ruzyně. <<https://praha-suchdol.cz/letiste/>> (6. 3. 2020).

MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA-SUCHDOL (2018): Ochranné hlukové pásmo letiště. <<https://praha-suchdol.cz/ochranne-hlukove-pasmo-letiste-2/>> (22. 2. 2020).

MZČR (2015a): Nepříznivé ovlivnění spánku. <http://www.mzcr.cz/hlukovemapy/obsah/nepriznive-ovlivneni-spanku_3423_30.html> (21. 3. 2020).

MZČR (2015b) : Nepříznivé účinky hluku na člověka. <http://www.mzcr.cz/hlukovemapy/obsah/nepriznive-ucinky-hluku-na-cloveka_3417_30.html> (5. 3. 2020).

MZČR (2015c): Úvodní stránka SHM ČR. <http://www.mzcr.cz/hlukovemapy/obsah/uvodni-stranka-shm_3375_30.html> (21. 3. 2020).

MZČR (2015d): Výsledky hlavní letiště 2012. <http://www.mzcr.cz/hlukovemapy/obsah/hlavni-letiste_3412_30.html> (21. 3. 2020).

MZČR (2015e): Výsledky SHM 2007. <http://www.mzcr.cz/hlukovemapy/obsah/tabulky-vysledku_3390_30.html> (21. 3. 2020).

MZČR (2018): Výsledky hlavní letiště 2017.

<http://www.mzcr.cz/hlukovemapy/obsah/hlavni-letiste_3903_30.html> (21. 3. 2020).

NE PARALELNÍ DRÁŽE (2007): Petice. <<http://letovadraha.wikidot.com/petice>> (5. 3. 2020).

OBČANSKÁ INICIATIVA NERWY (2016): Úvod.

<<http://www.nerwy.cz/www/detail.php?p=1>> (6. 3. 2020).

OBČANSKÉ SDRUŽENÍ PRO NEBUŠICE (2006): Dění v obci.

<<http://www.pronebusice.wz.cz/deni.html>> (5. 3. 2020).

OPEN STREET MAP (2020): Mapový podklad.

<<https://www.openstreetmap.org/#map=13/50.1073/14.2589>> (5. 3. 2020).

PRAGUE AIRPORT REGION (2020a): Členové.

<<http://www.airportregion.cz/par/clenove.html>> (26. 2. 2020).

PRAGUE AIRPORT REGION (2020b): Informace o sdružení.

<<http://www.airportregion.cz/par/informace-o-sdruzeni.html>> (26. 2. 2020)

PRAGUE CONVENTION BUREAU (2020): Prague Airport Breaks a Record: 17,8 Million Handled Passengers in 2019. <<https://www.pragueconvention.cz/hot-news/prague-airport-breaks-a-record-178-million-handled-passengers-in-2019>> (22. 2. 2020).

PRAŽSKÝ PATRIOT (2019): British Airways obhájila za rok 2019 titul Nejtišší dopravce na Letišti Václava Havla. <<https://www.prazskypatriot.cz/british-airways-obhajila-za-rok-2019-titul-nejtissi-dopravce-na-letisti-vaclava-havla/>> (22. 2. 2020).

SMOLJAK, D. (2020): Vyjádření k paralelní dráze.

<[https://www.facebook.com/smoljakdavid/posts/883600702153992?__xts__\[0\]=68.ARBXHmxyMvW_IW9rVJk_60BqTpFXn-CsbGXDBY500Jhzt3WobC_p5Ny2IVO8Gdbx19T4Fy96fxZyVpqlQ5y74HBBHjpxVODL9E-_oDUx4Bge-NaXzW30yYnXsKACi-IcmhdNJdaiLN7knBXjXKKd3oSdf24cx9CyM300NUUqxoj5my_Yz7g0WuVvbg4H2cwfavsCnlNEjLy2JBp3jDqE7TdqT1tzt6-TNRKFGsbU7OwyN-K0XzxrGBGfmrNhFFRoUbhbYUkLC9h6h8QtI8TLURtDDc5vAzgvWkMX4IlfVVmCEdDJfhP9PorKLduJEEc6NZYP0lCpojdESgfNlbsEn8&__tn__=-R](https://www.facebook.com/smoljakdavid/posts/883600702153992?__xts__[0]=68.ARBXHmxyMvW_IW9rVJk_60BqTpFXn-CsbGXDBY500Jhzt3WobC_p5Ny2IVO8Gdbx19T4Fy96fxZyVpqlQ5y74HBBHjpxVODL9E-_oDUx4Bge-NaXzW30yYnXsKACi-IcmhdNJdaiLN7knBXjXKKd3oSdf24cx9CyM300NUUqxoj5my_Yz7g0WuVvbg4H2cwfavsCnlNEjLy2JBp3jDqE7TdqT1tzt6-TNRKFGsbU7OwyN-K0XzxrGBGfmrNhFFRoUbhbYUkLC9h6h8QtI8TLURtDDc5vAzgvWkMX4IlfVVmCEdDJfhP9PorKLduJEEc6NZYP0lCpojdESgfNlbsEn8&__tn__=-R)> (5. 3. 2020).

TSAN-JU, CH. A KOL. (1997): Auditory Effects of Aircraft Noise on People Living Near an Airport. Archives of Environmental Health: An International Journal, 52 (1), 45-50.

VEŘEJNÝ GEOPORTÁL MZČR (2018): Hlukové mapy 2017.

<<https://geoportal.mzcr.cz/SHM2017/>> (5. 3. 2020).

ZDOPRAVY.CZ (2018): Letiště Praha slibuje méně nočních letů, provoz po desáté večerní omezí. <<https://zdopravy.cz/letiste-praha-slibuje-mene-nocnich-letu-provoz-po-desate-vecerni-omezi-14989/>> (21. 3. 2020)

Přílohy

Příloha 1: Dotazník

Ve které obci/části Prahy žijete?

- a) Kněževes
- b) Nebušice
- c) Jeneč
- d) Ruzyně
- e) jiné (prosím, upřesněte):

Co je podle Vás hlavním negativním dopadem provozu letiště?

- a) hluk
- b) znečištění ovzduší
- c) dopravní zatížení obce
- d) jiné (prosím, upřesněte):

Zaznamenali jste za dobu, co žijete v obci/části Prahy, nějakou změnu těchto negativních dopadů?

- a) ano, změna k lepšímu
- b) ano, změna k horšímu
- c) ne

Ovlivňuje blízkost letiště rozvoj Vaší obce?

- a) ano, pozitivně
- b) ano, negativně
- c) nevím
- d) ne

Vnímáte v letních měsících zvýšenou míru hluku způsobenou leteckou dopravou?

- a) rozhodně ano
- b) spíše ano
- c) nevím
- d) spíše ne
- e) rozhodně ne

Ve které části dne Vás provoz letiště nejvíce obtěžuje?

- a) ráno (6,00 – 10,00)
- b) během dne (10,00 – 17,00)
- c) večer (17,00 – 22,00)
- d) v noci (22,00 – 6,00)

Došlo podle Vás v poslední době k omezení nočního provozu?

- a) rozhodně ano
- b) spíše ano
- c) nevím
- d) spíše ne
- e) rozhodně ne

Pokud by se zvýšila dosavadní míra hluku způsobena provozem letiště, byl by to pro vás důvod k přestěhování?

- a) rozhodně ano
- b) spíše ano
- c) nevím
- d) spíše ne
- e) rozhodně ne

Dozvěděli jste se nějakým způsobem o výstavbě paralelní dráhy? Pokud ano, souhlasíte s tímto rozšířením letiště?

- a) ano, souhlasím s rozšířením
- b) ano, souhlasím ale jen v případě, že se nezhorší životní prostředí obce
- c) ano, nejsem pro ani proti
- d) ano, nesouhlasím s rozšířením
- e) nedozvěděl/a jsem se o paralelní dráze

Spolupracuje letiště s Vaší obcí (např. jestli se snaží kompenzovat následky způsobené jeho provozem)? Jestliže ano, je podle Vás tato kompenzace dostatečná?

- a) ano, kompenzace je dostatečná
- b) ano, kompenzace není dostatečná
- c) nevím o spolupráci
- d) žádná spolupráce s naší obcí nefunguje

Existují ve vaší obci nějaké spolky, které se snaží o zlepšení situace?

- a) ano
- b) ne
- c) nevím

V čem je podle Vás výhoda bydlení v blízkosti letiště?

- a) pracovní příležitosti
- b) dobrá dopravní dostupnost v případě použití letecké dopravy
- c) jiné (prosím, upřesněte):
- d) v ničem

Která z uvedených možností bydlení by pro Vás byla nejméně příznivá?

- a) v blízkosti letiště
- b) v blízkosti vlakového nádraží
- c) v blízkosti továrny
- d) v blízkosti dálnice

Kolik je Vám let?

- a) 15 – 20
- b) 21 – 35
- c) 36 – 50
- d) 51 – 65
- e) 66 a více

Jaké je Vaše pohlaví?

- a) žena
- b) muž